9e Année ▰ No 387 — Ce Numéro contient 20 pages de texte et illustrations — 9 Février 1906 ▰ Tous les Vendredis

DANS CE NUMÉRO :

Les Championnats de Davos

LA VIE AU GRAND AIR

Le Match
Legrand-Dupont

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ „ „ 28 ▰
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▰ Femina ▰ Fermes et Châteaux
Musica ▰ Jeunesse ! ▰ La Vie au Grand Air
9 & 11, Avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIES

BANDAGE BARRÈRE

Elastique, sans ressort, adopté pour l'armée

Expérimenté par les premiers sportsmen du monde, il contient sans aucune gêne les hernies les plus difficiles et ne se déplace jamais, quelles que soient la violence et la durée de l'effort. Seul entre tous, il permet de se livrer sans souffrance ni danger à l'escrime, à l'équitation et à tous les sports athlétiques.

BROCHURE ET ESSAIS GRATUITS
3, Boulevard du Palais à PARIS

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — **Maison de confiance**

CYCLES, Motocyclettes et Autos "l'Albatros" **H. BILLOUIN**, Ing. Const. **194, Av. de Villiers, Paris**
Bicyclettes neuves de gr. luxe, course et route garanties d. **120** f., d'occasion en bon état d. **30** f. Motocyclettes neuves, sur commande, route et course de 2 à 6 chevaux depuis **500** f., d'occasion depuis **150** f. Voitures Automobiles neuves et sur commandes d. **2900** f. 2 et 4 places, d'occasion **500** f. Réparations et Transformations Accessoires et Pièces détachées. Facilité de paiement.
Prix modérés. Catalogue franco. Téléphone 548-03.

CHAMPAGNE

HEIDSIECK A REIMS

HEIDSIECK

Maison fondée en 1785
KUNKELMANN & Cº - Succrs

REIMS

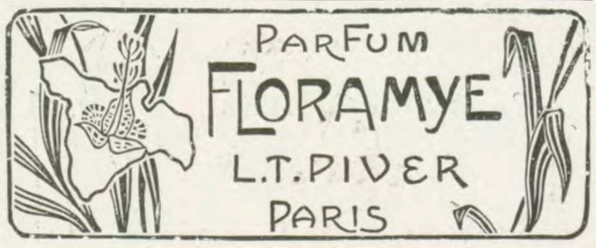
POUR MAIGRIR

sûrement sans danger et sans régime, prener le
Thé Mexicain du Dr Jawas
Seul remède végétal, inoffensif et absolument certain.
Amaigrissement naturel et bienfaisant qui réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
Succès consacré. — La boîte : 5f, les 6 boîtes : 28 fr. fco mandat.
Pharmacie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et partout.

NOUVEAU PARFUM — ÉLÉGANT ET DISTINGUÉ
GRAND SUCCÈS — **FLEURS DE MOUSSE.** — GRAND SUCCÈS
SAUZÉ FRÈRES · PARFUMEURS · 88, BOULEVARD PORT ROYAL, PARIS

SOINS, HYGIÈNE

Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'**EVENTRATION** et combattant l'**OBÉSITÉ** — du nouveau tissu à jours pour les **VARICES** supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les **CORSETS** de toilette ainsi que pour le **REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE** — les **BRAS** et **JAMBES** artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de **BANDAGES HERNIAIRES.** Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT À LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez **C. CHANSON,** fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — *Téléphone* 215-12



MOTO NAPHTA

La Semaine Comique, par Henriot.

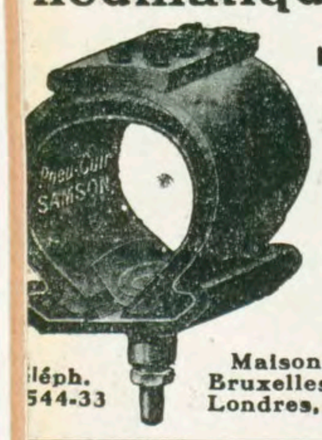
— Joseph, vous êtes ici pour tout faire... Déshabillez-vous. Nous allons faire un peu de lutte japonaise.

— Aller en ballon au pôle Nord... mais sapristi... comment ferait-on pour s'y chauffer, une fois arrivé ?
— On aurait toujours la ressource de brûler le ballon !

— Que chaque auto en France s'engage à emporter cinq hommes vers la frontière, et en deux jours nous triplons les troupes de couverture.

— Je me demande avec effroi ce que deviendra le Métro quand on aura trouvé l'aviateur rêvé à la portée de toutes les bourses.

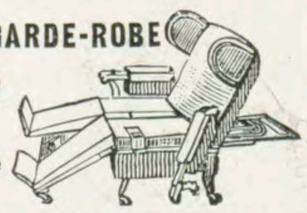
Pneumatiques-cuir



Samson

Breveté S.G.D.G.
Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
10, rue François-Ier
PARIS
Adr. Télégr. Pneussans
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.
Téléph. 544-33

AUTOMOTEUR avec **GARDE-ROBE**
Fauteuil se retirant sous le siège

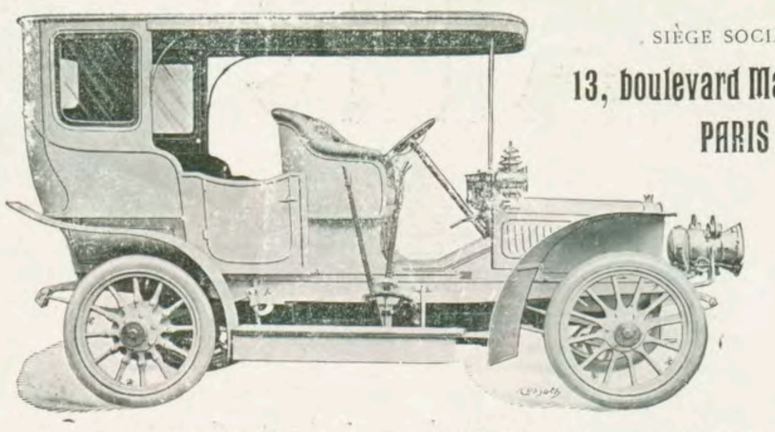


DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
RUE, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Fco Catalogue

Decauville

VOITURES A DEUX ET QUATRE CYLINDRES, DE 12 A 60 CHEVAUX

Châssis blindé



SIÈGE SOCIAL :
13, boulevard Malesherbes
PARIS

Ateliers à PETIT-BOURG, près CORBEIL (Seine-et-Oise).

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte.* — *Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— **Avoir soin de bien spécifier :** ***Thyroïdine Bouty.***

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

Voitures légères
10-12 HP
et Cycles

UNIC

G. RICHARD & CIE
INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR
108, Rue St-Maur, PARIS
Maison fondée en 1904.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

9 Février 1906 — N° 387
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

32 KILOMÈTRES DANS L'HEURE SUR LA GLACE

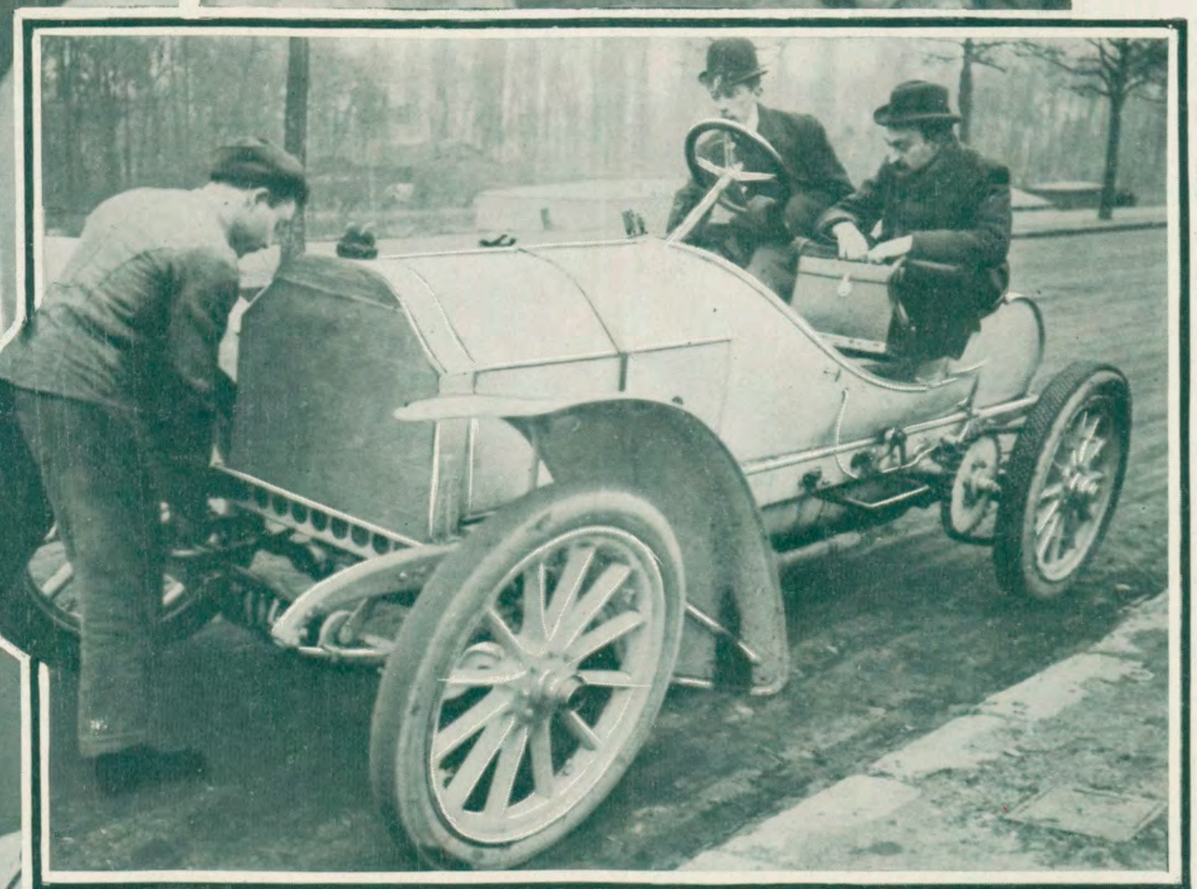
Au meeting de Davos-Platz, une magnifique performance a été accomplie par de Kooning, le champion hollandais. Entraîné par Gundersen et Schilling, il a couvert dans l'heure 32 kilom. 270, battant de 1.474 mètres le record détenu par Edgington depuis le 9 janvier 1899.

SANTOS-DUMONT COURRA-T-IL LE CIRCUIT ?

Santos Dumont quitterait-il le ballon pour l'automobile ? — De saint Benoît à saint Christophe.

Le hasard, qui fait bien les choses, m'a fait trouver nez à nez, l'autre jour, avec Santos-Dumont sur la route du Bord de l'Eau, à Neuilly. Rien d'étonnant à cela, puisque c'est là que s'élève le hangar du célèbre aéronaute, où le dirigeable, l'hélicoptère et l'aéroplane se coudoient, faisant heureusement bon ménage. Pour moi, j'errais à l'aventure, mon appareil sur le dos, comme tout bon photographe, *quærens quem*... photographier. Mais à mon grand étonnement, ce n'etait plus la petite électrique que tout le monde lui a connue, que pilotait le gagnant du Prix Deutsch, mais une impressionnante 120-chevaux... pour le moins.

La rencontre



Vous regardez ma médaille ? C'est ma sauvegarde.

Pour le ballon, Santos-Dumont se recommande à saint Benoît ; pour l'auto, à saint Christophe.

— Eh quoi ! Maître, lui dis-je, après avoir abandonné le ballon, seriez-vous maintenant infidèle au plus lourd que l'air?

— Point du tout, et pourquoi ? Ah ! cette voiture ! Elle me sert à me promener dans Paris, et aussi à me rendre à mon hangar, j'y allais de ce pas, vous voyez bien.

— N'a-t-on point dit que vous alliez vous aligner dans le Circuit de l'A. C. F. ?

— On dit tant de choses et il y a toujours des indiscrets. Mais ne dites pas que je vous ai dit oui.

— Ni que vous m'avez dit non.

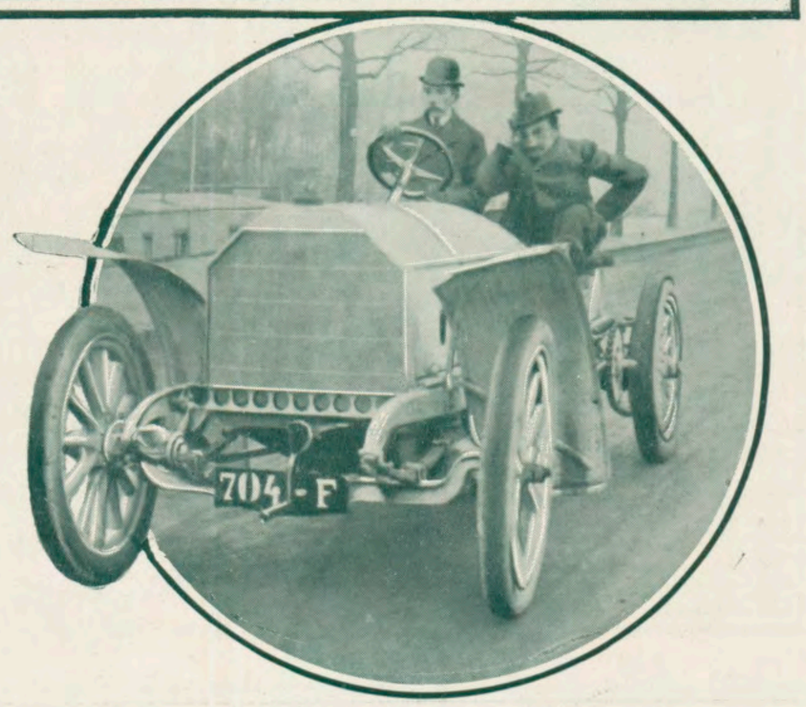
— *Quien sabe ?* En tout cas, c'est une sensation délicieuse que de se sentir emporter à 120 à l'heure sur cette superbe voiture. Venez donc avec moi, vous allez essayer.

— Mais...

— Oh ! n'ayez pas peur, j'ai ma sauvegarde. Regardez ma médaille de saint Christophe. Elle me protège comme fait saint Benoît dans mes ascensions. Et puis, nous tomberons toujours de moins haut qu'en ballon.

Et pendant que la 120-chx filait à grande allure, Santos me confiait ses espoirs et ses projets et les essais de son hélicoptère sur lesquels nous reviendrons incessamment. S.

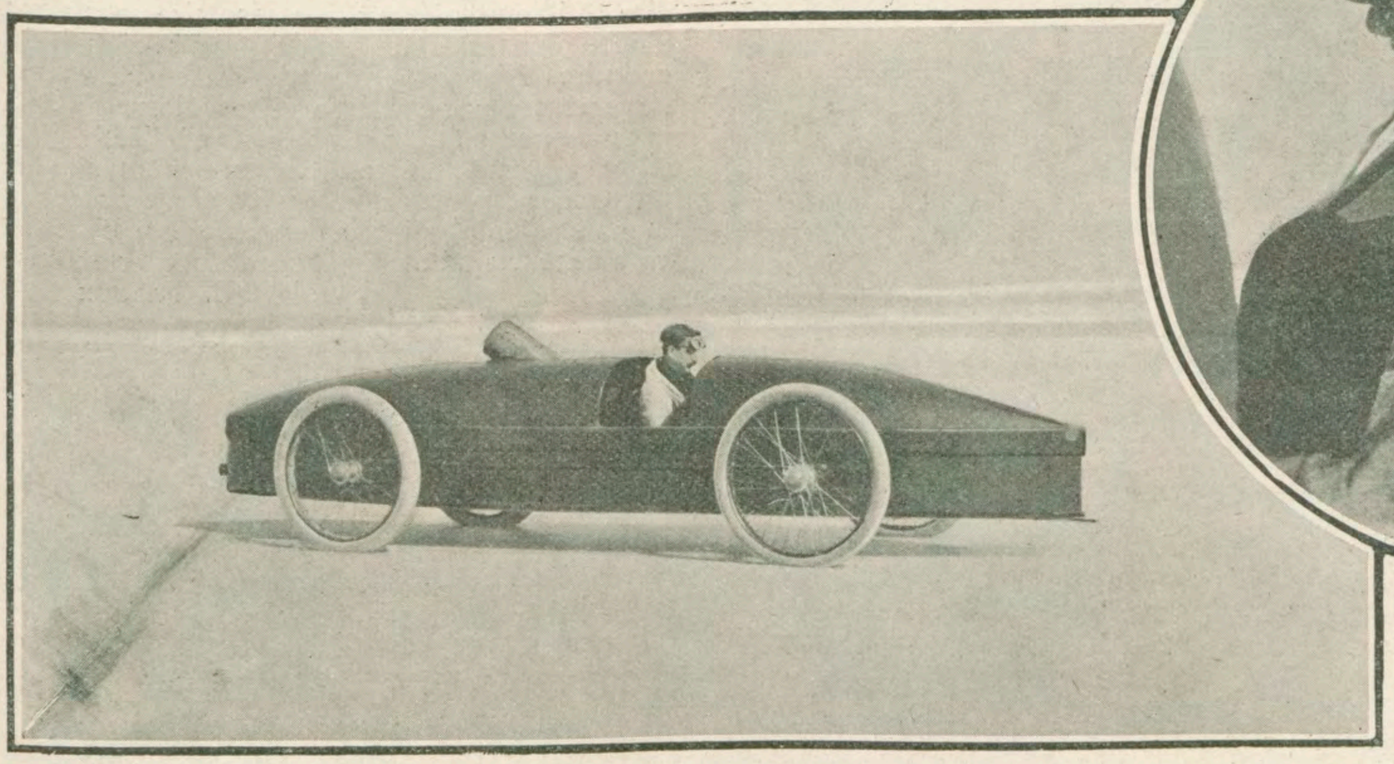
— Un tour de manivelle, et on part ; c'est aussi sûr qu'avec mon électrique.



A 120 à l'heure.

— Si l'on tombe, ce sera de moins haut qu'en ballon.

LA VOITURE LA PLUS RAPIDE DU MONDE



La voiture à vapeur Stanley sur la plage d'Ormond-Beach.
C'est cette voiture qui a couvert le mille en 28 s. 1/5, dépassant ainsi la vitesse de 205 kilomètres à l'heure.

Marriott,
conducteur de la voiture à vapeur Stanley. Pour ses débuts en course, Marriott a battu tous les records.

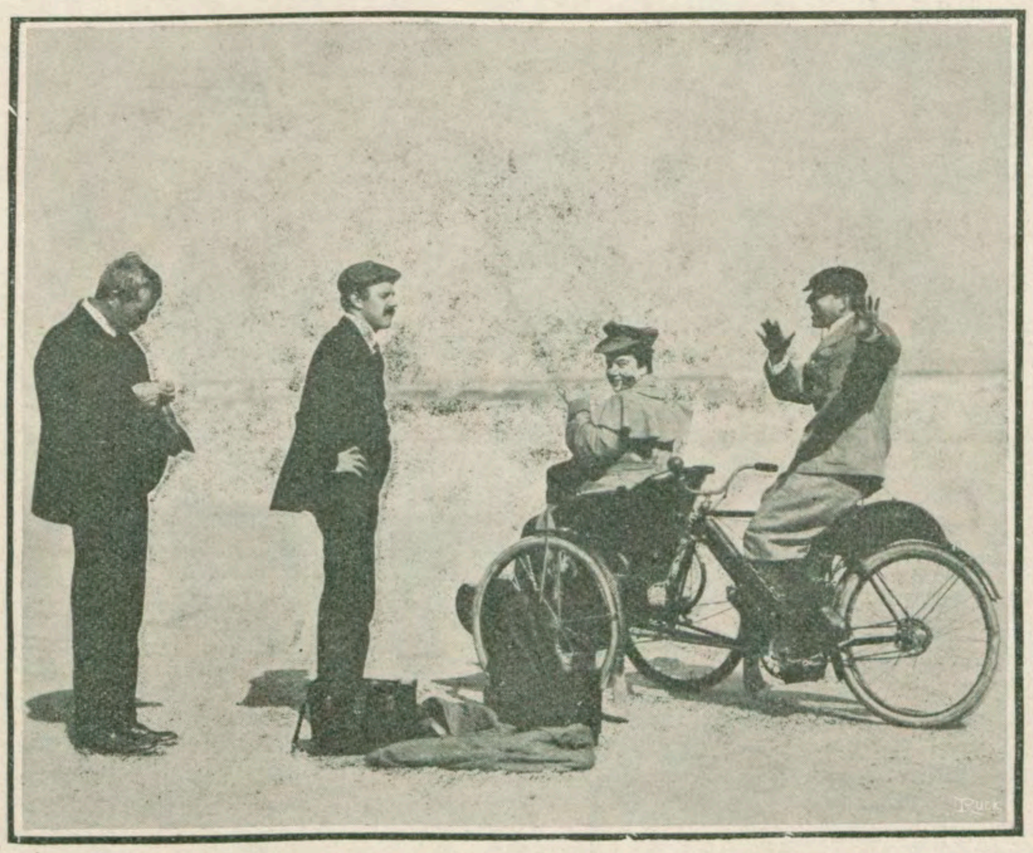
Sur une voiture à vapeur, le conducteur américain Marriott a parcouru un mille anglais à l'allure de 205 kilomètres à l'heure ⌀ Une pareille vitesse n'a pu être atteinte qu'en donnant au véhicule la forme la plus propre à diminuer la résistance de l'air ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Il n'est pas encore trop tard pour revenir sur les derniers résultats du meeting de Floride. Nos lecteurs trouveront ci-contre des vues de la fameuse voiture à vapeur Stanley, à l'heure actuelle la plus rapide qui soit au monde. Au premier abord, le véhicule américain est de silhouette fort séduisante et présente plusieurs particularités assez curieuses. Il y a en premier lieu cette forme très étudiée de la carrosserie pisciforme dont l'intérêt est évident. J'ai eu occasion de montrer récemment, ici même, que la résistance de l'air avait une influence prépondérante aux grandes vitesses, et que, devant elle, celle provenant de l'adhérence arrivait à disparaître. Dans ces conditions, les constructeurs de voitures vites ont été amenés à adopter une mesure reconnue depuis longtemps comme étant d'une utilité essentielle pour la traction à grande vitesse sur les voies ferrées : je veux parler de l'établissement des carrosseries coupe-vent. Notez d'ailleurs qu'il ne s'agit pas seulement de la forme avant, mais aussi de la forme arrière. Brasier a pu dire à juste raison que cette dernière avait tout autant d'importance que la première, et croyez bien que ce n'est pas au hasard que ce grand ingénieur a donné à ses réservoirs d'essence leur galbe si personnel. On voit que Stanley a mis ces enseignements à profit de manière très heureuse et la déflexion des filets fluides se fait dans des conditions parfaites lorsque sa voiture est en vitesse.

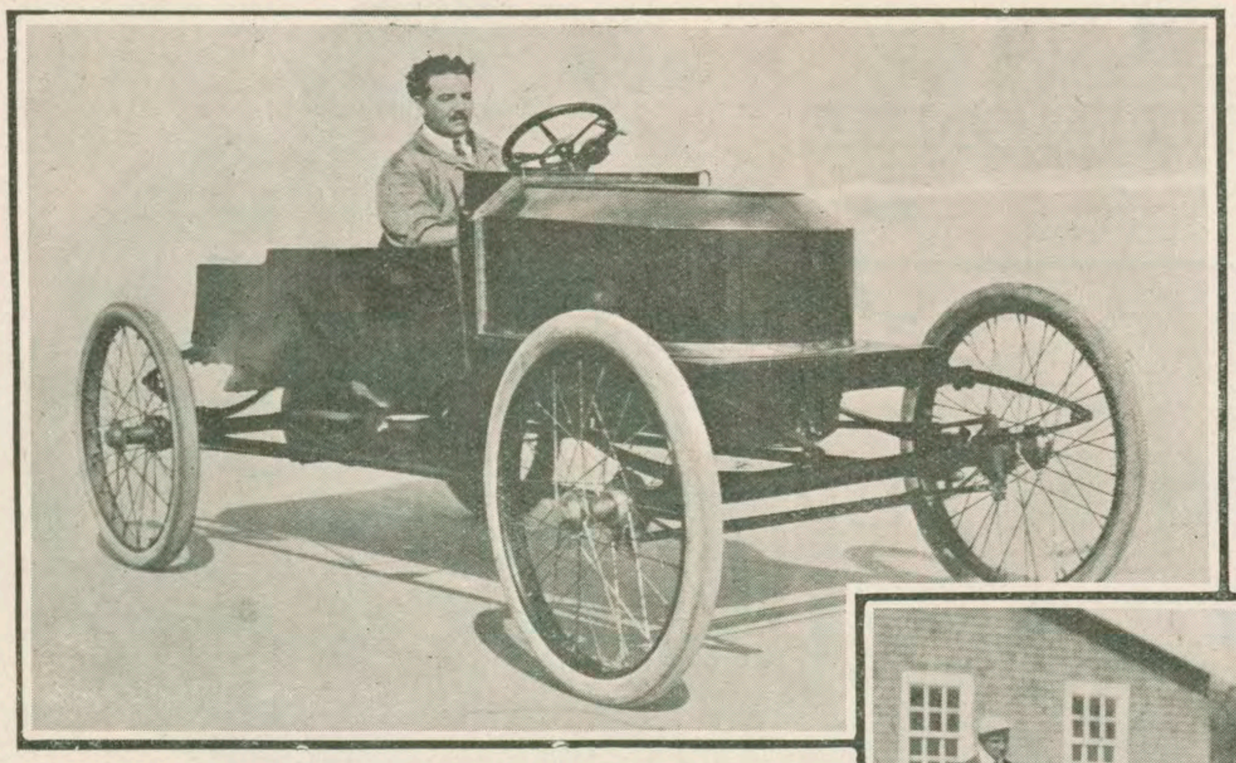
Un calcul simple permet d'évaluer de quelle importance était, à ce point de vue, le handicap de la 200-chevaux Darracq. Si ses constructeurs veulent munir cette remarquable voiture d'une carrosserie *ad hoc*, je suis prêt à parier qu'elle gagne au bas mot dix à quinze kilomètres à l'heure. Il faudrait, dans ce cas, changer complètement l'installation du radiateur.

Un second point, spécial à la Stanley, c'est le grand diamètre de ses roues. On va comprendre aisément l'intérêt de cette mesure. Pour une même vitesse de translation du véhicule, chaque partie du bandage vient moins souvent en contact avec le sol, ce qui n'engendre pas un échauffement aussi exagéré : d'un autre côté, toujours pour une même vitesse, l'influence de la force centrifuge est moindre, puisque son intensité est inversement proportionnelle au rayon. Tout cela fait que le bandage travaille moins ; enfin, le tirage est légèrement diminué, toutes conditions favorables à la vitesse. C'est pour ces mêmes raisons qu'il y a lieu de penser que nous verrons, cette année, sur le Circuit de la Sarthe, des roues plus grandes qu'en Auvergne. L'an dernier, en effet, la nature du circuit choisi exigeait des voitures basses, et la vitesse prévue n'était pas exagérée. Cette année, le problème est exactement inverse. Grandes vitesses prévues et nécessité de ménager les bandages quant aux efforts d'arrachement ; donc grandes roues. L'Auvergne a vu les 820/120, la Sarthe verra les 920/120.

Une voiture assez curieuse



Un des chronométreurs officiels, Wagner.
Dans les courses en ligne droite, le point d'arrivée est toujours très distant du point de départ. Aussi, le chronométreur Wagner emploie-t-il la motocyclette pour se rendre à son poste.



Wurgis, sur sa voiture Réo.

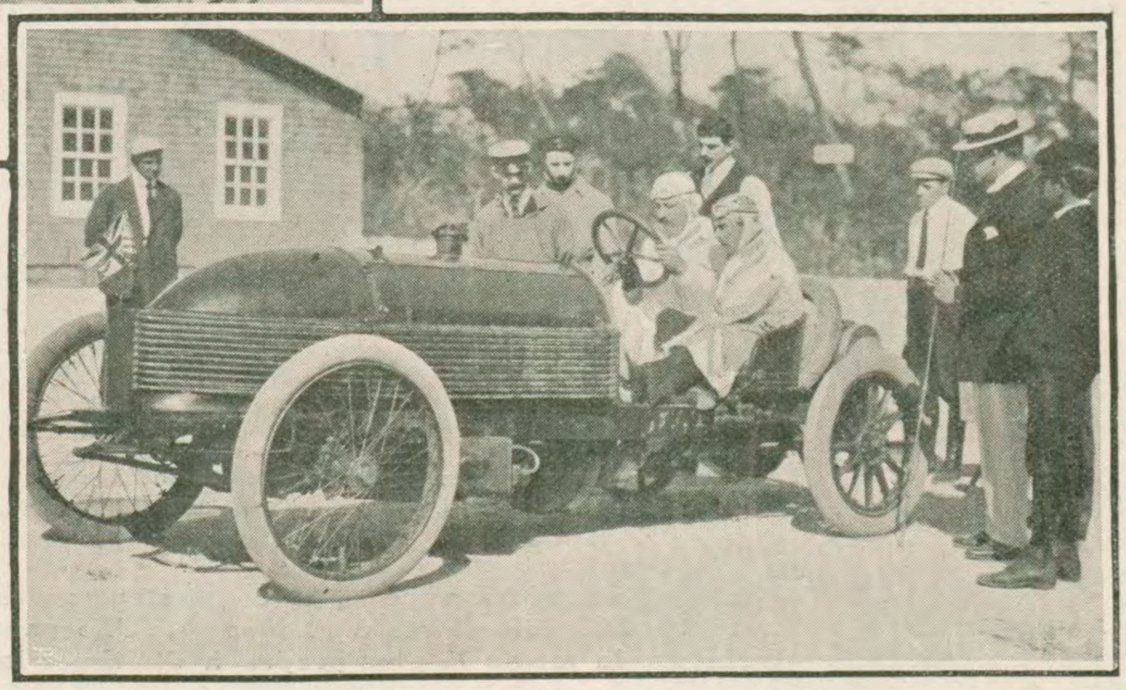
Cette voiture, de forme essentiellement différente de celle des voitures de course, n'a pas pris part au meeting d'Ormond Beach.

et également de construction américaine, c'est la « Reo », que pilotait l'audacieux Wurgis, un beau type d'acrobate des autodromes yankees. Celle-ci est moins plaisante pour nos yeux. Tout le poids est ramassé au centre, à la manière des animaux rapides, et l'empattement est réduit. Avec un pareil engin, Wurgis vire à 100 à l'heure presque sur place, comme une toupie.

Nos rivaux d'outre-Atlantique ont fait, la chose est indéniable, d'énormes progrès en ce qui concerne l'établissement de ces monstres de vitesse ; ils paraissent moins soucieux de perfectionner les types courants. Cette tendance s'accusera-t-elle, ou, comme j'incline à le croire, va-t-elle disparaître? Il est peut-être encore un peu tôt, pour se prononcer catégoriquement.

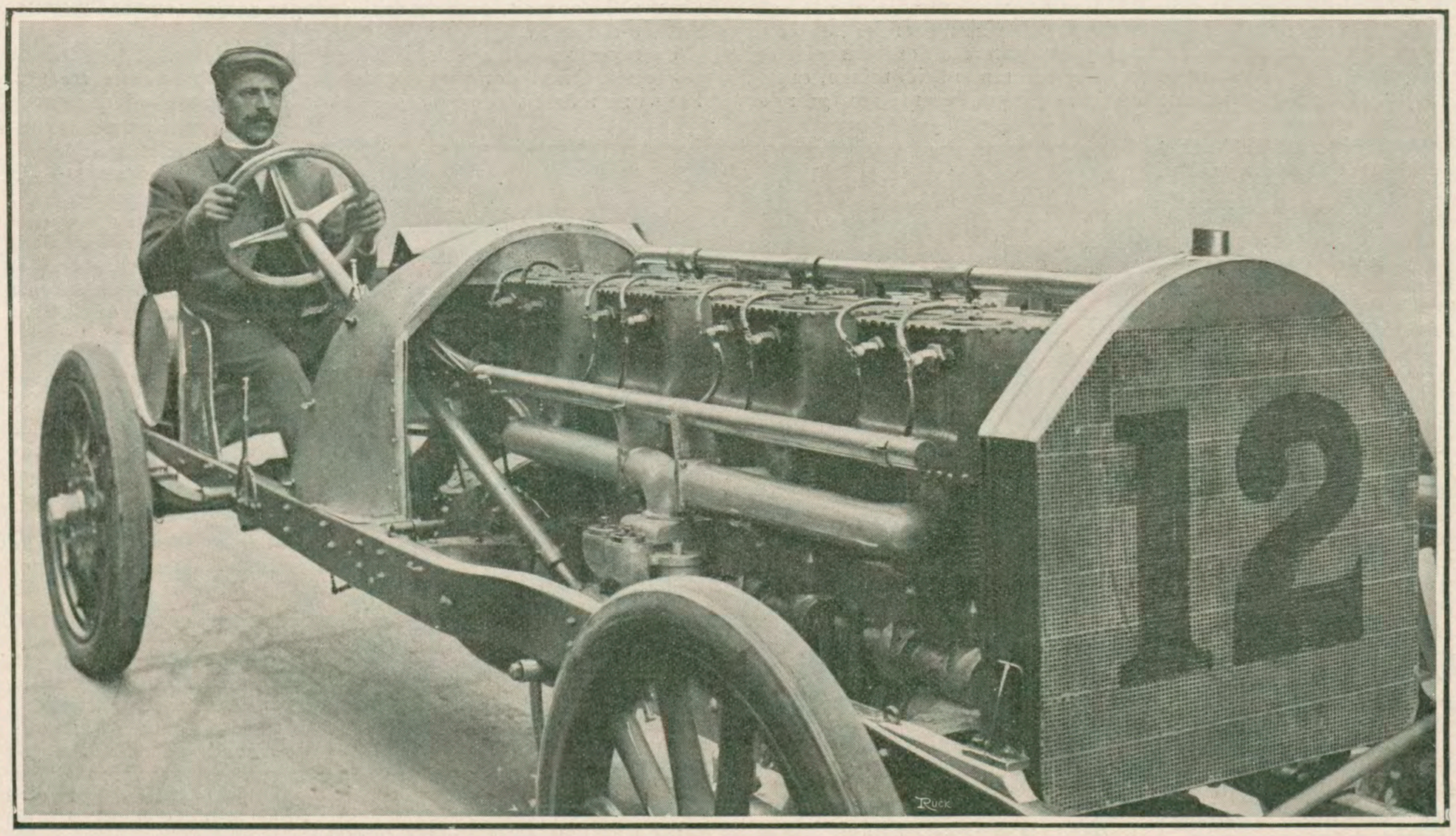
Enfin, nos lecteurs trouveront également ci-dessous une photographie de la 250-chevaux de M. Vanderbilt, établie sur les données du Français François Richard. Cette voiture, qui devait, d'après ses auteurs, atteindre des vitesses fantastiques, 230 à l'heure et plus, n'a rien fait de bon. Pourquoi ? Il est assez difficile de le dire. A l'heure où nous sommes, faire un moteur n'offre plus les difficultés de naguère : les huit cylindres de la voiture ont des dimensions assez importantes pour que le moteur doive fournir la puissance annoncée ; il est aisé d'établir un allumage, une circulation, un embrayage et une transmission. Autant qu'on peut avoir sur la matière une opinion, je pense que c'est du carburateur qu'ont dû provenir tous les ennuis.

C. Faroux.



Clifford Earp sur sa Napier.

A gagné la course de 5 milles, en 2 m. 56 s.



La 250-chevaux de M. G. Vanderbilt.

Nous avons donné dans notre dernier numéro le moteur de cette voiture, qui est maintenant terminée. Elle sera conduite par Sartori.

AU VOLANT

JENATZY

Par C. FAROUX

Le conducteur le plus froidement audacieux, le plus précis ✐ Sa silhouette au volant évoque un monde de sensations ✐ ✐ ✐

Jenatzy à Pontgibaud (Coupe Gordon-Bennett 1905).

Un de ceux qui ont eu le plus d'action sur les foules sportives, dont le nom est synonyme d'audace raisonnée, un des chefs d'école, pourrait-on dire...

Le champion des Mercédès est né à Bruxelles, où son père dirigeait une importante manufacture de caoutchouc. Ingénieur-électricien de valeur, muni au surplus de tous ses diplômes, Jenatzy est, comme tant d'autres, venu à l'automobile par la bicyclette. Tout jeune, son humeur vagabonde, aventureuse, faisait le désespoir de ses proches, mais les ouvriers de l'usine paternelle adoraient ce garçon turbulent et rieur, en depit des tarces fréquentes qu'il leur jouait. Il courut à tandem avec le fameux Houben; quand les deux ennemis matchaient à bicyclette, le vainqueur de Zimmerman ne prenait pas grand'chose au futur gagnant de la Coupe Gordon-Bennett.

Une des premières voitures, sinon la première, que Jenatzy eut à lui, bien à lui, lui avait été vendue par Serpollet. Le grand constructeur d'aujourd'hui avait alors ses ateliers dans la rue des Cloys; l'automobile était encore dans l'enfance. Jenatzy, malgré ses pannes, chérit cette voiture d'un ardent amour. Comme sur les Serpollet d'alors, la cheminée émergeait du milieu d'un disque en tôle qui recouvrait la chaudière. Notre héros, à lui-même son propre mécanicien, astiquait tout cela avec frénésie : les cuivres étincelaient, les aciers brillaient, les tôles avaient un superbe poli qui faisait plaisir à voir, mais, somme toute, la voiture évoquait plutôt, par son aspect, l'idée d'un percolateur ambulant. Les joyeux gamins de la bonne ville de Bruxelles ne se faisaient pas faute de huer Jenatzy et sa voiture, qu'ils avaient surnommée « la poêle à marrons ». Comment Jenatzy revendit sa voiture, c'est tout un poème : il faut l'entendre lui-même conter l'histoire, car cet assoiffé de vitesse sait être, quand il le veut, le plus gai compagnon.

Jenatzy.

Un visage étrange auquel la barbiche donne la ressemblance d'un Méphisto.

La "Jamais-Contente". C'est en 1898 qu'il se signala à l'attention des masses sportives, à l'occasion d'un match, demeuré fameux, avec le regretté comte de Chasseloup-Laubat, match dans la troisième manche duquel il atteignit et dépassa même, le premier, les 100 à l'heure, parcourant 1 kilomètre en 45 s. 2/5. Il pilotait une voiture de sa propre construction, la légendaire « Jamais-Contente ».

Voulant tâter de la voiture à essence, il courut le Tour de France de 1899 sur une Mors, et de ce moment, les connaisseurs commencèrent à le suivre. Un peu plus tard, il monta presque à l'improviste au volant d'une Bolide qui partait dans Paris-Ostende. A minuit, la voiture était dans le bas de l'avenue de la Grande-Armée et on lui cherchait un conducteur; le départ avait lieu trois heures plus tard. Sur une Bolide encore, il courut Paris-Saint-Malo et établit le record des 100 kilomètres en 1 h. 21 m. Son mécanicien était Edmond, qui courut depuis pour Darracq et Renault.

C'est vers cette époque que Jenatzy s'intéressait à la voiture mixte : il en construisait une de cent chevaux et dès le début de 1902, établissait des records à Saint-Arnoult et à Nice. On se souvient que, dans la Coupe Gordon-Benne t 1900, à laquelle il participa comme representant de la Belgique, malgré le règlement (sa voiture était munie de pneus Michelin fabriqués en France) il avait dû s'arrêter à Moulins.

La guigne le poursuivit encore dans Paris-Madrid. Parti le quarante-huitième de Versailles, il passait troisième à Angoulême, immédiatement derrière Louis Renault et Jarrott, prenant 3 minutes au premier et une demi heure au second. A ce moment, il crut enfin tenir la victoire, mais une panne stupide l'immobilisa un peu avant Barbezieux : il termina toutefois septième à Bordeaux.

Le Vainqueur de la Coupe. Six semaines plus tard, il prenait en Irlande une revanche éclatante, et je me souviendrai longtemps de son arrivée à Ballyshannon Roads, où il s'abandonna à toute la fougue d'une joie bien explicable, après cette chasse ardente de 400 kilomètres sur les talons de René de Knyff. En 1904, au Taunus, il était le premier tenant de l'équipe allemande et dut, après une lutte acharnée, se contenter de la seconde place, derrière Théry.

Nous l'avons vu en Auvergne, où il fut malheureux. En panne peu après le départ, il perdit une demi-heure, chercha à la regagner en poussant d'une manière insensée, cassa un ressort, continua quand même... Sa voiture, peu obéissante à la direction, virait de travers. Sincèrement, il ne fut pas l'homme accoutumé.

Jenatzy s'est, selon moi, pleinement réhabilité à la Coupe Vanderbilt; non pas qu'il l'ait gagnée, mais parce qu'il mena sa course avec un sang-froid merveilleux et parce qu'il l'avait remarquablement raisonnée.

Il s'était dit ceci : « La crevaison, avec des bandages ordinaires, est inévitable : je prendrai donc des antidérapants. Je prendrai aussi assez d'essence et d'huile pour n'avoir pas à m'arrêter. J'irai un peu moins vite, Lancia me prendra 1 m. 1/2 par tour. Mais il devra ravitailler et il crèvera, ce qui lui coûtera plus du quart d'heure qu'il peut me prendre. »

La prédiction était en train de se réaliser pleinement, quand un éclatement de cylindre arrêta le champion belge. Ces souvenirs sont proches...

Dans la vie courante, Camille Jenatzy fabrique des pneus qui ont excellente réputation, et pas seulement en Belgique. Tenez pour certain qu'il sait mener son affaire.

Comme conducteur, ce Belge exhubérant est le plus froidement audacieux que je connaisse, sa précision est incomparable : je le tiens, avec Pierre de Caters et Lancia, pour l'un des meilleurs étrangers, et bien peu m'ont donné comme lui, cette saisissante impression de rectitude dans le chemin parcouru. Il serre ses virages d'une façon incroyablement audacieuse.

Theatrical man. La silhouette de Jenatzy au volant évoque un monde de sensations et je m'étonne qu'elle n'ait point tenté encore un Jean Weber, habile à fixer les visions fantastiques. On connaît ce visage étrange, au front puissant, aux yeux vifs, railleurs, à la bouche plissée en rictus amer, et auquel la barbiche donne quelque ressemblance avec celui d'un faune ou d'un Méphistophélès. C'est ainsi que je l'ai vu naguère, cet homme que les Américains qualifient de « theatrical » : son étrange simarre lui donnait un aspect plus démoniaque encore... Quand le moteur commença de gronder, il assujettit son masque, demeurant nonchalamment assis au fond de son baquet, puis, au signal, la pointe du pied se releva, la main droite actionna le levier des vitesses, le haut du corps sembla reculer, tous ces mouvements si rythmiques, si harmonieux même qu'ils en paraissaient lents, en dépit de leur vitesse. Le monstre trapu, la vigoureuse Mercédès s'était ébranlé, envolé dans un démarrage prestigieux. Au tour suivant, le diable rouge, ainsi qu'on le nomme au pays germanique, passa à une vitesse insensée et, au volant, calme, immobile et sûre intelligence de la machine déchaînée, ce fut cette même vision qui hante encore à la veillée les paysans du Taunus.

C. Faroux.

LA FIN DU DIRIGEABLE ALLEMAND

Zeppelin et son oeuvre stérile.
Espérances et désillusions.

« Je compte sortir cette semaine, si rien d'imprévu ne vient contrarier mes intentions.
Z...

Le comte Zeppelin signait volontiers de cette simple initiale les courts billets adressés à ses familiers, lorsqu'il prévoyait une sortie prochaine de son dirigeable.

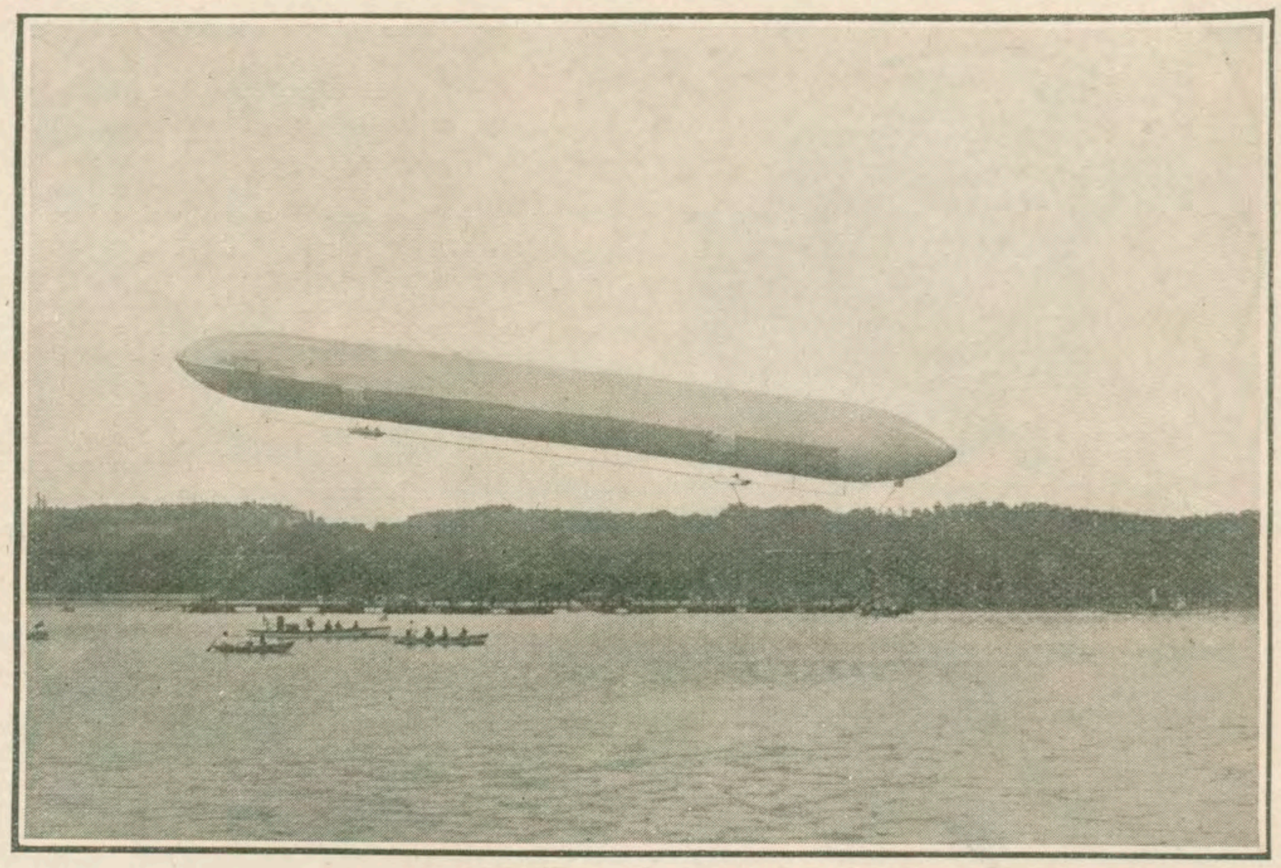
Il était volontairement imprécis dans ses invitations, l'expérience lui ayant démontré combien il demeurait sage qu'il en fut ainsi.

Est-ce lassitude de tout son être mental et physique? est-ce l'indice par quoi se devait prévoir le néant de ses expériences? Ce Z, tracé de la main de Zeppelin, s'affalait, fatigué, sans tenue, sans vigueur, sur le bristol. Il s'inclinait péniblement, trebuchait, donnait l'impression d'une chose entraînée par la fatalité dans une chute irrémédiable.

On eût dit que ce seul Z était l'image concise, le très bref résumé des résultats que Zeppelin, désabusé, devait atteindre.

Son Z s'évanouissait sur le papier, mol et flasque, comme un ballon dépourvu de force ascensionnelle s'avachit sur le sol.

Voici que Zeppelin, découragé par une dernière et vaine tentative, renonce à poursuivre désormais des expériences où sombrèrent le plus clair de ses revenus personnels et les capitaux dus à la générosité convaincue de ses amis.



Les expériences du premier dirigeable Zeppelin, au-dessus du lac de Constance.

Grâce à lui, une fortune repose au plus profond du lac de Constance. Placement désastreux, s'il en fut.

Tout fut emporté dans la tourmente qui ne cessa de souffler sur la tête de cet homme : capitaux privés, deniers publics, dirigeable que seule la brise dirigeait à sa fantaisie, emportant au gré de ses caprices les espérances de la nation allemande, intéressée à ses succès.

Ses rêves s'écroulent lamentablement. Il ne sied pas de dépenser ici une ironie déplacée à l'égard de Zeppelin vaincu.

A peine reste-t-il permis de dire que sa persévérance relevait plus de l'entêtement que de la suite logique dans les idées.

Désabusé, écœuré, tous ses rêves s'écroulent lamentablement.

Il n'en reste, malgré ses efforts, rien de réellement tangible; à peine quelques épures dans le fond d'un carton.

Longtemps, il contraria du bruit stérile de ses moteurs le calme de cette région du lac de Constance, dans l'atmosphère de laquelle il opérait vainement.

Tout y est rentré désormais dans le silence; la brise y souffle à nouveau, indépendante et libre, sans qu'aucun corps fusiforme vienne la gêner au passage.

La suppression du vaste hangar où le comte abritait ses indirigeables n'est plus qu'une question de jours.

Avec lui disparaîtront les derniers vestiges de la plus vaine des entreprises où se soient égarés les capitaux allemands.

On rapporte cette réflexion du général comte Zeppelin et qu'il fit au moment de ses toutes premières expériences :

« L'air qui souffle sur la terre allemande est à tout jamais allemand. Il convient donc que nous y circulions librement comme chez nous.

Cette boutade, où l'orgueil de race le dispute au pompiérisme de la forme, ne fut certainement pas lancée par Zeppelin pour réchauffer l'enthousiasme hésitant de ses admirateurs. C'était, à l'époque, son argent qui marchait, et il faut reconnaître qu'il le dépensait sans sourciller, avec une prodigalité qui disait toute la sincérité de ses convictions. Mais elle résume admirablement l'orientation d'esprit du comte Zeppelin, et indique fort bien la nature des sentiments qui l'animaient, lorsqu'il s'attela au problème de la dirigeabilité des ballons et à la construction du dirigeable idéal.

Il n'eut jamais de méthode bien définie. Zeppelin, à l'encontre de beaucoup d'inventeurs, ne caressait pas sa chimère avec l'égoïsme étroit des hommes qui conservent pour eux seuls toutes les sensations que leur apporte l'idée fixe qu'ils poursuivent et qu'ils rêvent de matérialiser.

La joie secrète des espérances intimes, la tristesse des déceptions, l'entraînement des illusions et des déboires, tous ces sentiments le pénétraient évidemment, se précipitaient en lui, désordonnés, violents, l'agitaient sans cesse, mais, gagné par le doute, s'il redoutait l'échec, il y voyait surtout une blessure faite à son amour-propre.

A ses expériences, il ne désirait que cette double consécration : sa notoriété définitive et le caractère indiscutablement allemand apporté à la solution d'un problème sur lequel d'autres personnalités, qui n'avaient que le tort d'être étrangères, étaient penchées en même temps que lui. Il s'était attaché aux choses de l'aéronautique beaucoup plus par patriotisme que par attirance naturelle vers un champ d'études offert à son activité.

Zeppelin n'eut jamais, à vrai dire, de méthode de travail bien définie. Il resta jusqu'à la fin le jouet de ses idées du moment; elles étaient infinies, car elles variaient avec son caractère même, extrêmement versatile.

On a dit à tort qu'il s'était inspiré des derniers perfectionnements apportés aux dirigeables par ses rivaux heureux. Cette reflexion, ainsi présentée, n'est pas exacte. Il modifiait, au gré de ses conceptions personnelles, ce qu il empruntait aux autres.

Cantonné dans sa manière de voir, il n'en aurait pas bronché pour un empire.

Lorsque Santos-Dumont posa ce principe que les dirigeables n'étaient point faits pour les hautes altitudes, Zeppelin porta immédiatement la question sur le terrain de l'utilisation militaire de ces ballons dans des zones inaccessibles aux projectiles. Et il alecta d'atteindre à des altitudes compromettantes. Il en redescendit avec une vitesse inattendue. Ses théories firent la culbute et son dirigeable aussi. On évalua ce plongeon dans les eaux du lac de Constance, à 200.000 francs.

Un beau joueur. Zeppelin accueillit le désastre avec philosophie. Il était beau joueur, la question d'argent lui apparaissait alors comme absolument subsidiaire, et, au plus fort de ses embarras financiers, elle n'eut jamais le don de l'émouvoir. Il n'admettait pas, au contraire, qu'elle pût se dresser devant lui. Il se demandait même comment elle était parvenue, cette intruse, jusqu'à son bureau d'études. Il la considérait comme la visiteuse inattendue, importune, dont il n'avait que faire.

Avec une nervosité capricieuse, que l'on était surpris de rencontrer chez un homme de sa race, Zeppelin demeurait en proie aux versatilités de son esprit.

Aux heures de désenchantement, il s'enfermait chez lui et de longs jours s'écoulaient sans que ses intimes pussent l'approcher. Il restait là, dans un état de prostration voisin de l'hébétude, et le bruit de ses soliloques arrivait jusqu'à ses gens, haché, bref, sec, scandé comme le son des pas d'une patrouille allemande sur le pavé d'une garnison bavaroise. Jamais, toutefois, il ne se laissait aller jusqu'à l'abattement complet.

Il couvait de sourdes révoltes contre l'adversité, s'exaspérait contre les êtres et les choses, mâchonnait des réflexions désagréables, comme celle qu'il fit, paraît-il, à propos de la presse : « Les journalistes sont là pour tout voir et ne rien comprendre », et lorsque son humeur acariâtre s'était dissipée, il retrouvait une aménité de caractère, qui ne laissait pas sans charme le ton de la conversation qu'il soutenait.

La fin. Tout a une fin. Dans cette lutte contre un élément qui lui était invariablement hostile, il était dit que Zeppelin devait un jour céder.

Ce jour est arrivé, presque comme une délivrance pour l'homme qui s'était rendu le prisonnier de sa chimère.

Jouant son va-tout dans une dernière tentative aussi stérile que celles qui l'avaient précédée, Zeppelin, vaincu une bonne fois pour toutes, cède devant l'impossible et renonce à soutenir une lutte dont l'inégalité semblait s'accroître à son désavantage, en raison directe des efforts qu'il faisait pour triompher.

Et, comme son dirigeable s'abat, une fois encore — la dernière — sur le sol, il appelle à lui les gens qui l'entourent, ses modestes collaborateurs, et fait lacérer sous ses yeux l'aérostat rebelle, source de ses plus cruelles déceptions.

On dirait qu'il éprouve un mystérieux soulagement de tous ses nerfs tendus, à anéantir cette chose ennemie, tel l'enfant qui, dans un accès d'impatience, s'exaspère contre le jouet dont il s'est distrait et qui n'obéit pas à son caprice. Une minute de révolte et il n'en reste que des débris.

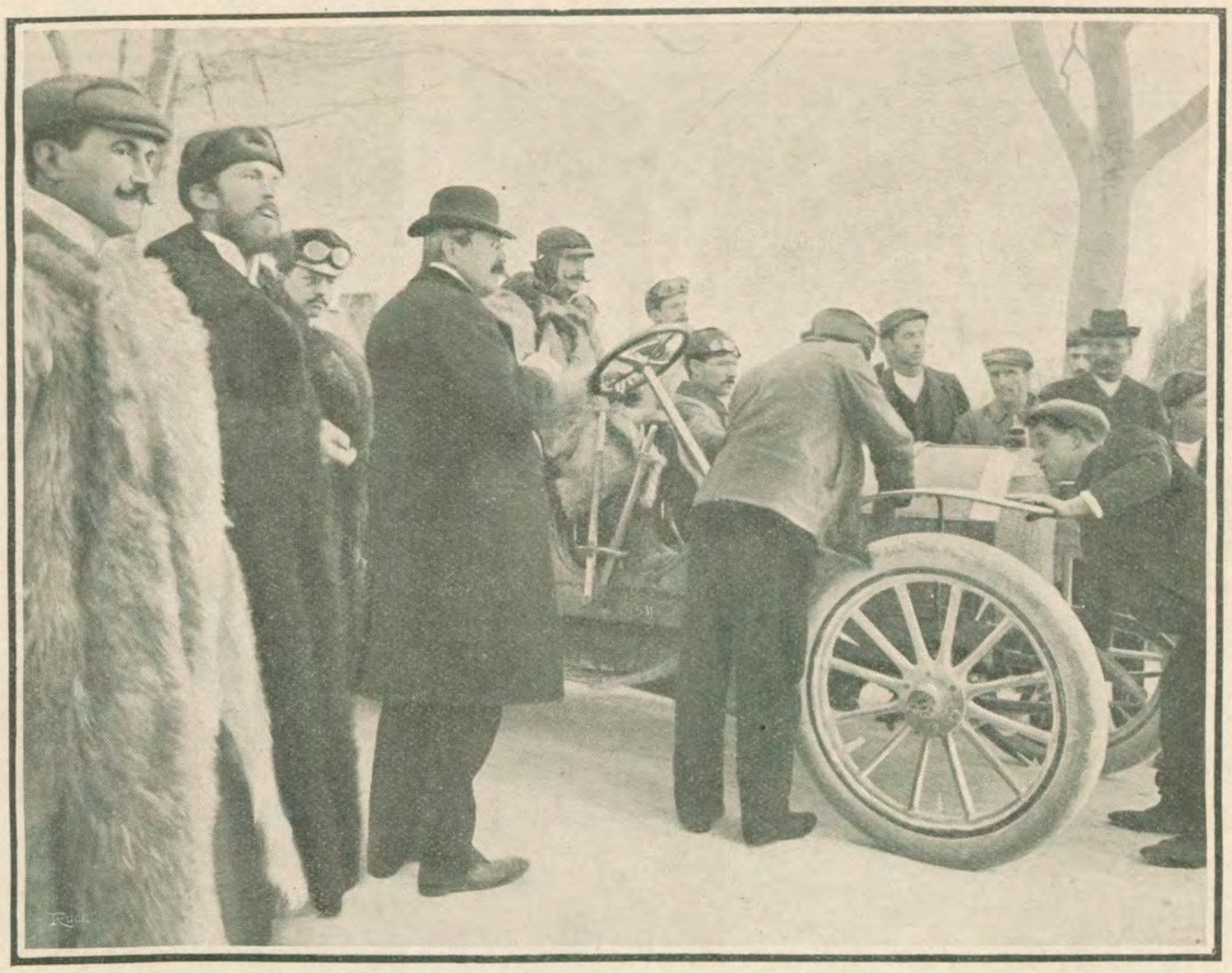
GEORGES LE ROY.

100 KILOMETRES AVEC 8 LITRES D'ESSENCE

M. Bablot, agent à Marseille de la marque Berliet, vainqueur des catégories touristes à Dourdan et à Gaillon, vient de réaliser une performance de consommation extraordinaire.

A la suite de son classement de premier à la consommation dans la Coupe des Pyrénées, où il avait couvert 119 kilomètres avec 11 lit. 500 d'essence, plusieurs personnes avaient mis en doute ce record peu banal. Désireux de prouver l'exactitude de ce record, M. Bablot avait, à la suite d'un pari avec MM. Tart, Teste et Lumet, chef du laboratoire de l'A. C. F., affirmé qu'il parviendrait à couvrir une distance de 100 kilomètres à 72 de moyenne, avec une consommation maxima de 10 litres 250 d'essence seulement.

La tentative a eu lieu l'autre dimanche, à Salon, et a pleinement réussi. Sur sa 16-22 chevaux Berliet, M. Bablot, ayant quatre personnes à son bord, a couvert 100 kilomètres en 1 h. 21 m. 12 s., soit à une moyenne de 74 kilomètres à l'heure, avec une consommation d'essence de 8 litres 3/4 seulement. La performance était constatée officiellement par MM. Tart, Barlatier, président de l'A. C. de Marseille; Bertin, président de l'A. C. de Salon; Masse, agent de la maison de Dion-Bouton; Marin, secrétaire de l'A. C. de Marseille; Pauthe, membre de l'A. C. de Salon, commissaire au virage, et Hunzicker, chronométreur officiel de l'A. C. de France, qui prenait les temps.

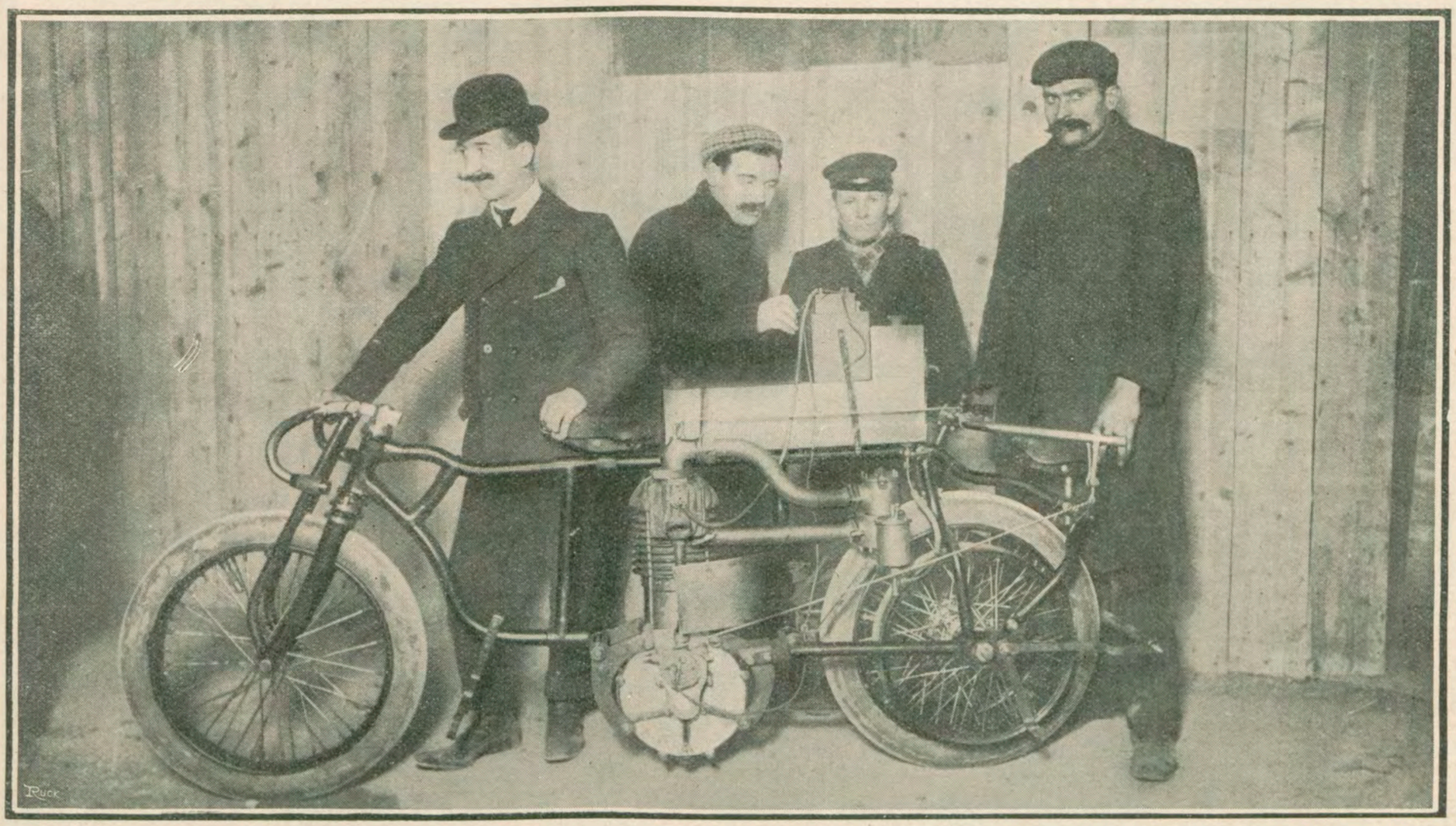


M. Codde. M. Barlatier. M. Paris. M. Hunzicker. M. Bablot. M. Nourry.

La voiture *Berliet* de M. Bablot, munie de pneumatiques *Continental*.

C'est sur cette voiture que M. Bablot a couvert 100 kilomètres en 1 h. 21 m. 12 s. sur la route de Salon à Arles, emmenant quatre personnes, avec 8 litres 3/4 d'essence.

UN NOUVEL ENGIN D'ENTRAINEMENT

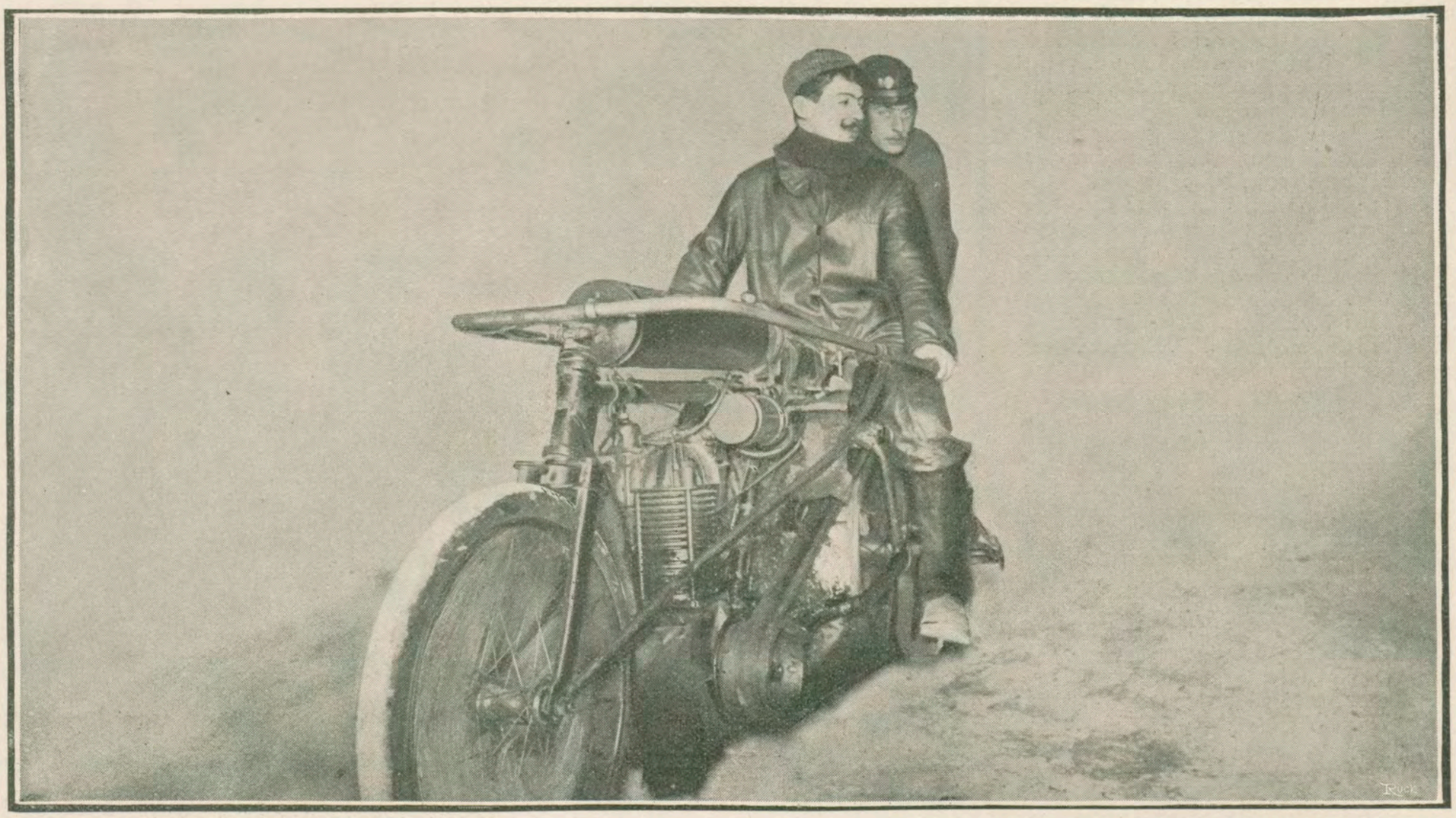


Sigonnaud. Guignard. Bertin fils. Bertin.

LE TANDEM DE GUIGNARD

Robl a mis les tandems à la mode. Guignard vient de s'en faire construire un qui lui servira dans la tentative de record de l'heure qu'il va essayer au Parc des Princes et pour les courses qu'il disputera en Allemagne.

UN NOUVEAU STAYER



PARENT DERRIÈRE SON ENTRAINEUR DARIOLI

Ce coureur n'est pas un inconnu pour les habitués des vélodromes parisiens, mais il n'avait jusqu'ici remporté que de rares victoires, et sur des lots inférieurs. C'est tout récemment qu'il a conquis ses galons de stayer de première catégorie en triomphant par deux fois des meilleurs spécialistes. Dimanche il a gagné la course de 50 kilomètres devant Lorgeou, Gunther et Contenet.

LES COUPS INTERDITS AU VÉLODROME

Où les manoeuvres irrégulières et défendues par le Code des courses cyclistes sont détaillées et expliquées

La démonstration des coups interdits en course cycliste, voilà qui n'est pas précisément banal. Jusqu'ici, ce genre de spectacle était réservé aux tournois de lutte, et il est de fait qu'on voit mal une réunion vélodromesque s'ouvrir par l'exposé pratique des manœuvres que le Code spécial qualifie de répréhensibles et qu'il punit de moult disqualifications, suspensions ou amendes, suivant leur gravité et suivant, aussi, le plus ou moins de fermeté des commissaires des courses.

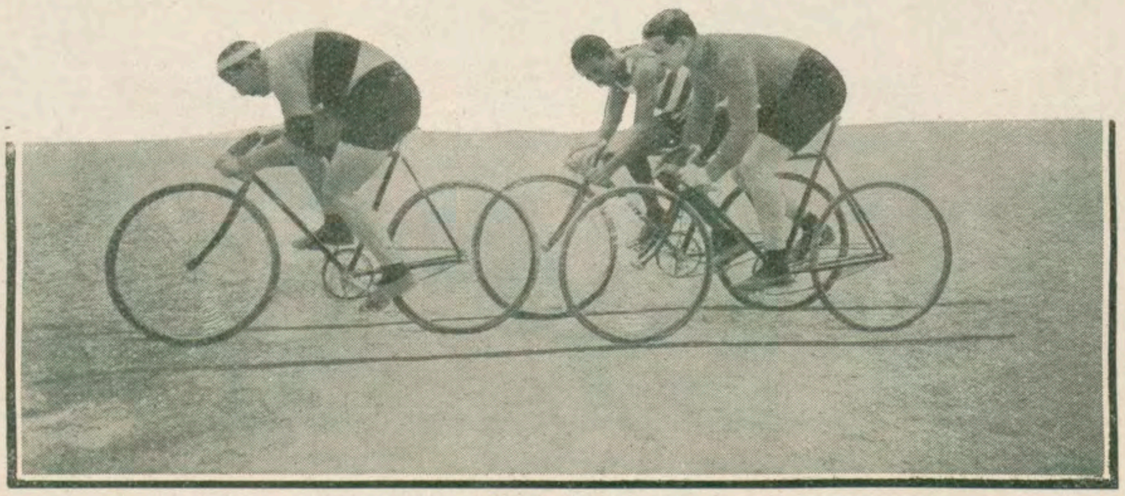
Cependant, plaisanterie à part, ce ne serait véritablement pas un mal si l'on pouvait, par ce moyen, faire entrer dans la caboche de toute une partie du public que certains « coups » usités à chaque instant par les coureurs cyclistes sont, non seulement illicites, mais encore répréhensibles au premier chef. Si chacun de ceux qui fréquentent le vélodrome savait exactement ce que doit être une course régulierement disputée, nous aurions moins de ces protestations stupides et de ces manifestations déplacées, accueillant invariablement l'annonce d'une punition, si minime soit-elle, infligée au concurrent en faute. Neuf fois sur dix, pourtant, la faute commise a été tellement criante que l'ignorance totale peut seule expliquer le fait que chacun des spectateurs ne s'en soit pas aperçu immédiatement.

Il y a deux catégories de manoeuvres irrégulières.

Il faut évidemment faire une distinction — et elle est capitale — entre les manœuvres illicites exécutées volontairement et celles qui sont commises tout à fait involontairement. La distinction est malheureusement difficile à établir dans la plupart des cas, et comme elle n'offre qu'un intérêt relatif en ce qui concerne le présent article, nous ne nous y arrêterons pas.

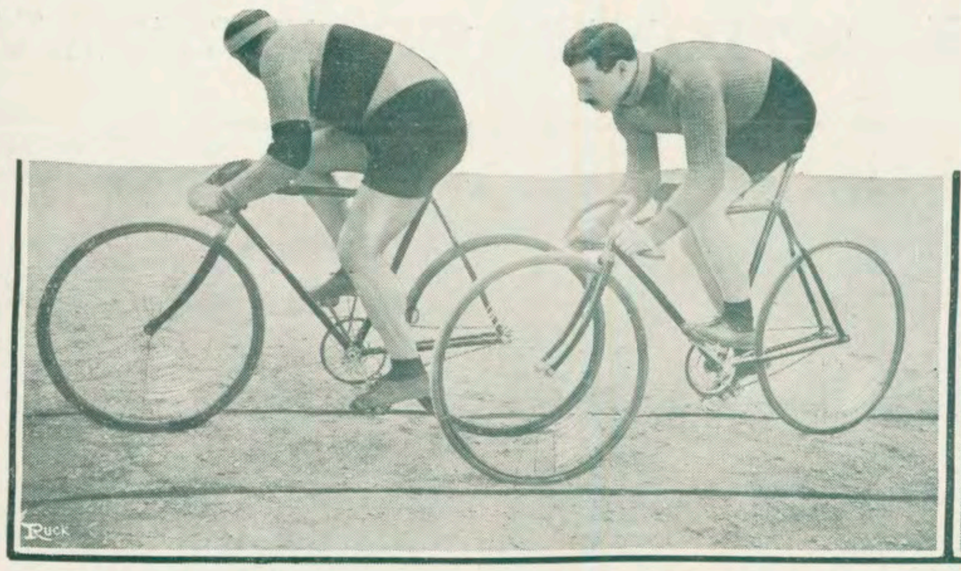
Une autre différence — toute de description, celle-là, — doit être faite entre les manœuvres répréhensibles pratiquées par un seul coureur et celles qui sont entreprises par suite de combinaisons (de *combines*, pour me servir de l'argot spécial) entre plusieurs des concurrents d'une même épreuve. Les secondes sont infiniment plus graves, ne serait-ce que parce qu'elles dénotent une savante préméditation.

Au premier rang de celles-ci doit se placer l'action d'enfermer un concurrent, que les Anglais dénomment si caractéristiquement la « mise en poche » (*pocketing*). C'est le coup interdit qu'on pratique le plus souvent sur les vélodromes, sans doute parce que c'est le seul qui offre les plus grandes apparences de la régularité, à tel point que bien des « enfermages » sont le résultat de circonstances parfaitement légitimes et dans lesquelles il n'entre aucune intention d'irrégularité. Voici le dernier tour : Bourotte est, suivant son habitude, parti en tête de loin, tandis que Vanoni, plus vite que lui sur la fin, colle à sa roue pour le « coiffer » sur le poteau. Que va faire Germain, le troisième concurrent, qui se sent perdu, s'il attend, pour passer, la courte ligne droite de Buffalo ou de la Galerie des Machines ? Il va naturellement tenter de se dégager dès la ligne opposée, et s'il vient à la hauteur de Vanoni sans pouvoir aller plus loin et se voit ainsi contraint de voyager à sa droite, Vanoni se trouvera enfermé et dans l'impossibilité de défendre sa chance.

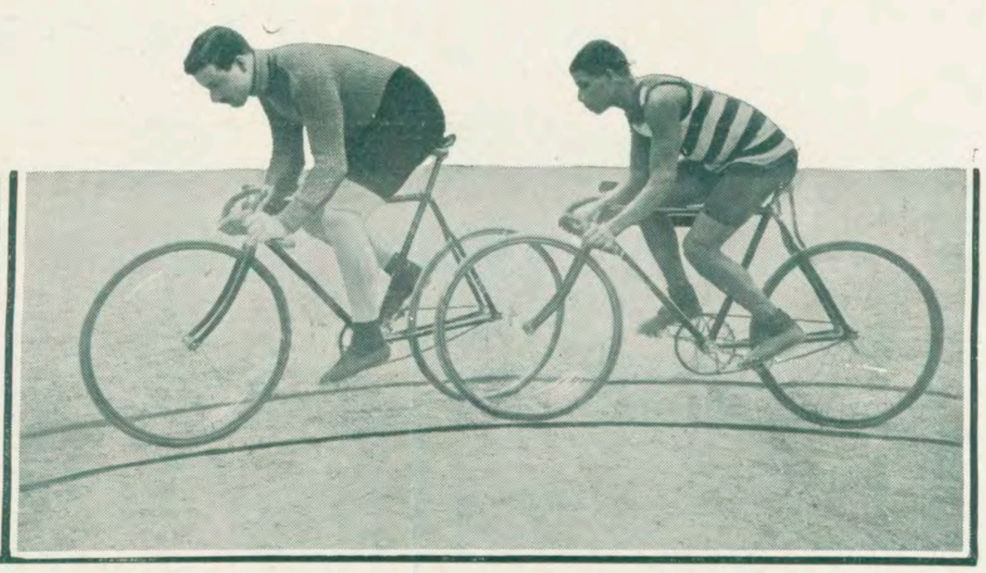


Deux coureurs qui s'entendent peuvent en « enfermer » un troisième, de telle façon qu'il ne se dégage qu'une fois le poteau passé.

Je m'empresse d'ajouter



Profitant d'un moment d'inattention du leader, l'adversaire s'eng ge à sa gauche pour le passer à la corde.



Coupage de la ligne suivie par un des coureurs, ainsi mis dans l'impossibilité de continuer son effort.

Le « tassage ».
Le coureur qui, à l'extérieur, « tasse » son rival en venant insensiblement en contact avec lui.

tout aussi irrégulière que celle dont il est victime, connue sous le nom de passage à la corde. Manœuvre combien plus répréhensible encore, quand elle n'a même pas l'excuse d'être amenée par la provocation ci-dessus décrite et qu'elle est exécutée délibérément, seul à seul. A ce moment, j'estime qu'il n'en est pas de plus condamnable parmi toutes celles en usage, malheureusement trop fréquent, sur les vélodromes, et que les officiels devraient se montrer impitoyables pour le coureur qui, ayant le choix entre douze mètres de piste permise sur la droite et un demi-mètre de piste interdite sur la gauche, choisit l'étroit couloir qui lui est défendu.

Or, par une singulière aberration, tandis que les commissaires des vélodromes ne sévissent jamais, ou presque jamais, pour cette manœuvre irrégulière entre toutes, le public prend presque toujours parti pour ceux qui en sont coupables. Sans doute les profanes ne se rendent-ils pas compte de l'avantage énorme que le passage à la corde confère illicitement à ses adeptes.

Tassages, coupages, balançages et autres mauvais coups. Il existe encore diverses catégories de « coups interdits » aussi répréhensibles que ceux que je viens d'énumérer, mais plus faciles à réprimer, parce que plus visibles. Ce sont, pour employer les termes si expressifs de l'argot spécial : 1° le coupage, action de couper brusquement et sans avoir l'avance règlementaire la ligne suivie par un concurrent ; 2° le tassage, qui consiste à serrer l'adversaire sur la corde et à gêner ainsi son effort ; 3° le balançage qui, au contraire, s'effectue en jetant le rival sur les balustrades.

Vous voyez que le coureur cycliste peu délicat ou simplement trop roublard n'a que l'embarras des mauvais moyens. Il est vrai que la terrible U. V. F. le guette, et j'ajouterai heureusement, car sans cela, où irions-nous ?

Il convient d'ailleurs d'ajouter que, contrairement à une opinion trop répandue, les dirigeants du sport cycliste ne déploient pas dans la répression des « coups interdits », la sévérité qu'on leur prête. La vérité, c'est qu'un grand nombre de ceux des coureurs qui ont recours à ces manœuvres échappent à toute punition, soit parce que ceux qui en sont les victimes ne veulent pas réclamer, soit parce que les commissaires n'arrivent pas à établir la préméditation.

Evidemment, il existe d'autres cas où la punition nous paraît au contraire trop sévère. Ceux-là, comme on dit vulgairement, paient pour les autres. Mais, entre les deux, je préère la sévérité excessive, persuadé que la mansuétude ne peut que provoquer des abus dont le sport serait la première victime.

Manoeuvres morales et immorales Mais à côté de ces « coups défendus », qui sont autant de faits matériels facilement reconnaissables pour tous ceux qui suivent avec attention la marche des coureurs, combien d'autres qui ne sont que des manœuvres morales, pourrais-je dire, si elles n'étaient pas immorales au premier chef. Ce sont surtout celles-là qui sont délicates à apprécier et à réprimer, encore que le code des courses en ait prévu un grand nombre. C'est ainsi qu'un article du règlement sévit contre le coureur qui n'a pas defendu sa chance. N'empêche que lorsque le coup est bien fait, les pauvres commissaires sont parfois bien embarrassés.

VICTOR BREYER.

que ce « pocketing » involontaire est rare, parce que généralement l'assaillant, en l'espèce le noir Germain, s'il ne peut prendre le meilleur, rétrograde presque aussitôt, laissant la voie libre a l'enfermé Presque toujours, donc, le coureur qui se maintient avec aisance juste à la hauteur du concurrent placé à la corde, a calculé son affaire et fait simplement le nécessaire pour bien garder le diable dans la boîte.

Une des manoeuvres irrégulières les plus usitées est le passage à la corde.

En général, le coureur ainsi enfermé y reste. Mais il est aussi des cas où il a recours à la manœuvre désespérée, mais

Le « balançage ».
Manœuvre contraire de la précédente. Le coureur placé à la corde repousse son rival vers la barrière.

Après la bagarre.
Grande discussion, au quartier, entre les coupables et les victimes.

Fâcheuses suites des manoeuvres irrégulières.

LES CHAMPIONNATS DE DAVOS

Le *Pégasus* (angl.), conduit par Miss Freeman,
a enlevé la Coupe de Manchester et la Coupe de France.

Un virage malheureux.
Les chutes n'ont, grâce à l'épaisseur de la neige, aucune conséquence dangereuse.

Un bobsleigh à volant.
Equipe anglaise conduite par le jockey Martin. Ces bobs n'ont eu que peu de succès en course.

Pendant le record de l'heure.
De Kooning, d'Amsterdam, a battu de près de 1.500 mètres le record de l'heure, couvrant 32 kilom. 370. Notre photographie le représente entraîné par Schilling.

De Kooning.
De Kooning félicité après sa performance.

Gundersen en pleine vitesse.
Le champion norvégien a gagné les courses de 500, 1.500 et 5.000 m., battant le record des 500 mètres en 44 s. 4/5.

BOBSLEIGHS & PATINEURS

La *Boule de Neige* ou l'Entente cordiale (2 Fr., 2 Angl.), conduit par M. Marois, Fr.
Classé deuxième dans la Coupe de France.

Trop sec.
Un coup de ficelle un peu trop brusque, et le bob a vite fait de sortir de la piste.

Gundersen. De Kooning. Schilling.
Les trois champions du Meeting de 1906.

Dans un virage.
Seul, le conducteur reste droit, tandis que les trois autres se penchent à toucher le sol.

LE CROSS POUR TOUS

Un cross-country en pleine ville.
Les coureurs de la deuxieme catégorie du Cross des Sports *(gymnastes et Sociétés d'Instruction militaire) passent sur la place de la République, à Colombes.*

L'intransigeance regrettable des fédérations réduit à une série de courses morcelées une épreuve qui eût pu être imposante

Pour la seconde fois, les *Sports* faisaient disputer, dimanche dernier, un cross country monstre, ouvert à tous. Plus de 800 concurrents étaient ngagés. Pourquoi faut il que les diverses fédérations qui réglementent ce sport se montrent d'une si rigoureuse intransigeance qu'il soit impossible de faire courir en même temps leurs divers représentants? La pureté des amateurs risquerait-elle de se souiller au contact de ceux qui ne possèdent pas leur blancheur... relative? Que l'on crée des catégories spéciales avec des classements différents, que l'on exige des autorisations pour les rencontres entre coureurs de définition differente, et que ces autorisations soient rares et difficiles, je l'admets; mais j'estime qu'il serait plus simple, plus logique et plus sportif de laisser les hommes, qui sont souvent des camarades, se mesurer ensemble que d'astreindre les organisateurs à ces chinoiseries des catégories multiples et des départs espacés.

C'est ainsi que le Cross de dimanche, qui avait réuni, malgré la pluie et la boue, 671 partants, s'est réduit à 7 petites courses successives, dont la dernière seule, réservée aux amateurs purs, a réuni un nombre imposant de partants.

Il s'ensuit que nous avons eu 7 vainqueurs, dont chacun peut se prétendre le meilleur. Et qu'on ne parle pas de la comparaison des temps. Outre que telle catégorie courut le matin, par un temps relativement beau, et que les autres eurent à subir l'après-midi de torrentielles averses, la différence de train suffit à expliquer les différences de plusieurs minutes dans le temps total.

Quoi qu'il en soit, le meilleur temps fut fait par Labry, du Club Athlétique Parisien, qui couvrit la distance (12 kilomètres environ) en 41 m. 50 s., Wattremez, le premier des amateurs, ayant mis 8 secondes de plus. Il est juste de dire qu'un groupe important de ces derniers, parmi lesquels Filliatre, Rax, Foulon, etc., avait dû abandonner, par suite d'une erreur de parcours.

Mais qu'on n'aille pas en conclure que Labry vaut mieux que Wattremez ou inversement.

Je sais bien que la question n'est pas palpitante, mais il peut se rencontrer des cas pour lesquels la solution ne laisserait pas d'être intéressante.

M. V.

La quatrième catégorie traverse Colombes.
Un jeune naturel du pays mène le train devant les coureurs de la F. C. A. F.

La cinquième catégorie après la première boucle.
C'est sous la pluie que la catégorie des professionnels dut accomplir le parcours.

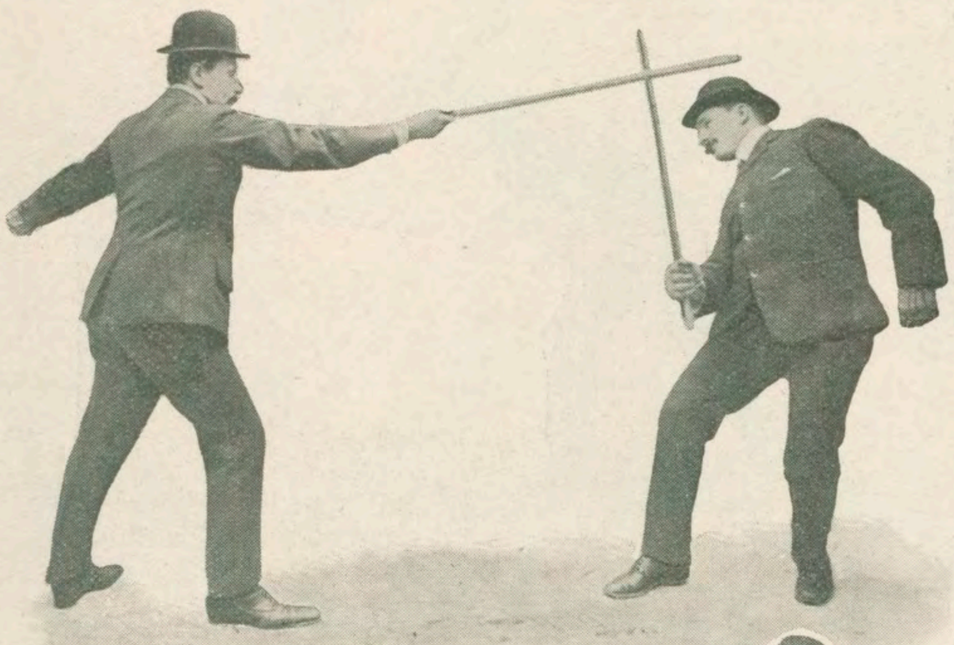
Beaufumé,
gagnant de la catégorie F. C. A. F. (42 m. 51 s.).

Cazanave,
gagnant de la catégorie patronages laïques (49 m. 50 s.).

Bidault, dit le Japonais,
gagnant de la catégorie des indépendants (42 m. 17 s.).

Labry,
gagnant de la catégorie professionnels, en 41 m. 50 s.

A PROPOS DU CHAMPIONNAT DE CANNE



Coup de tête et sa parade.

Coups de pointe à la figure et sa parade.

Où il est démontré que la canne est encore une arme de défense très appréciable et qu'un simple parapluie peut vous tirer d'une situation difficile ⁄ Démonstration par le professeur Chabrier ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄

Par ces temps de jiu-jitsu à outrance, on a tendance à abandonner les vieux et simples principes de self-defence », desquels on se contentait encore il y a quelques années sans s'en trouver plus mal pour cela.

C'est ainsi que plus l'on va, moins on s'exerce au maniement de la canne, excellent auxiliaire beaucoup plus considéré dans son rôle d'accessoire élégant que sous son côté pratique. Pourquoi ? Sans doute parce que les choses les plus simples sont celles auquelles on reste le moins volontiers attaché.

On tend aujourd'hui à multiplier les méthodes de défense contre l'attaque possible du malandrin qui vous attend dans l'ombre, au coin de la rue.

Au cœur de l'hiver, engoncé, enjuponné dans un long pardessus qui paralyse en partie ses mouvements, l'homme est gêné pour se défendre. S'il est bien étoffé, c'est au détriment de sa vitesse et de la souplesse.

Un coup de poing ne se détache pas toujours bien lorsqu'on est emprisonné dans ses vêtements. Quant au jiu-jitsu il n'admet pas beaucoup — en s'appuyant sur les démonstrations qui en ont été faites — qu'on soit gêné dans ses entournures.

Au contraire, avec une canne, un simple rotin manœuvré par une main exercée, on a toutes des chances de se sortir d'une situation difficile, non seulement contre un, mais même contre deux adversaires.

Coup de flanc et sa parade.

Évité d'un coup de flanc à la jambe et riposte par un coup de tête
Parade de coup à la jambe

Parade de coups de pointe au corps

Parade de coup de canne avec un parapluie.

Ici, les vêtements gênent, c'est vrai, mais ils ne paralysent pas complètement, et c'est déjà beaucoup.

Cette théorie doit évidemment être insuffisante pour convaincre les masses, puisque, plus nous allons, moins on rencontre de cannistes.

Nous n'avons pas la prétention de faire ici une théorie complète de la canne. D'ailleurs, qui dit complète ne dit pas longue, en l'espèce.

La canne comporte, en somme, deux façons de frapper : les coups de flanc et les coups de pointe. On les porte à la tête, au corps, aux jambes. Et, lorsqu'à ce répertoire on a ajouté les coups directement portés à la tête, de quelque façon que ce soit, on a épuisé tout le répertoire des attaques.

Mais si simple que soit en apparence le maniement de la canne, il devient en réalité très compliqué, à cause de l'entraînement qu'il exige.

Cette escrime du bâton demande à être faite avec une rapidité vertigineuse et, quels que soient les dons naturels que l'on ait reçus, cette vitesse n'atteint son complet développement que par le travail

Sur un coup de parapluie, rentrée d'un direct à la figure.

Sur un coup à la tête, esquive et rentrée, en coup de pointe de parapluie.

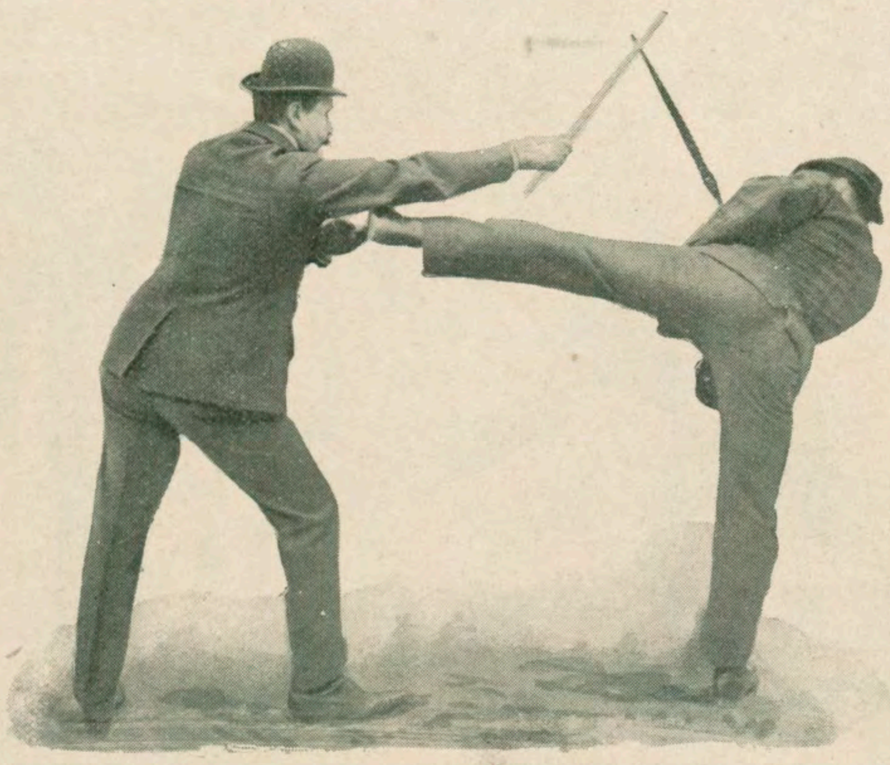
et ne se conserve que par l'entraînement.

Evidemment, cette remarque s'applique à tous les sports et pas exclusivement à celui de la canne, mais elle tend à prouver que pour arriver à être un bon canniste, au sens combatif du mot, il ne suffit pas d'avoir un bâton dans les mains et un bras nerveux pour s'en servir. Il y a autre chose à faire.

A défaut de canne, on n'en a pas toujours avec soi, le prosaïque parapluie peut vous tirer d'un mauvais pas. Un conseil : Frappez toujours de la pointe, si vous voulez réellement faire mal. Combien de gens se sont appliqué dans l'existence des coups de parapluie qui n'ont eu aucun résultat parce qu'ils étaient frappés avec ce que, dans un certain monde, on appelle «le matelas», c'est-à-dire la soie ou la silésienne roulée.

Les instantanés que nous reproduisons ici n'ont donc d'autre prétention que d'être un humble a b c de la défense, avec les armes constituées par les accessoires de la vie courante.

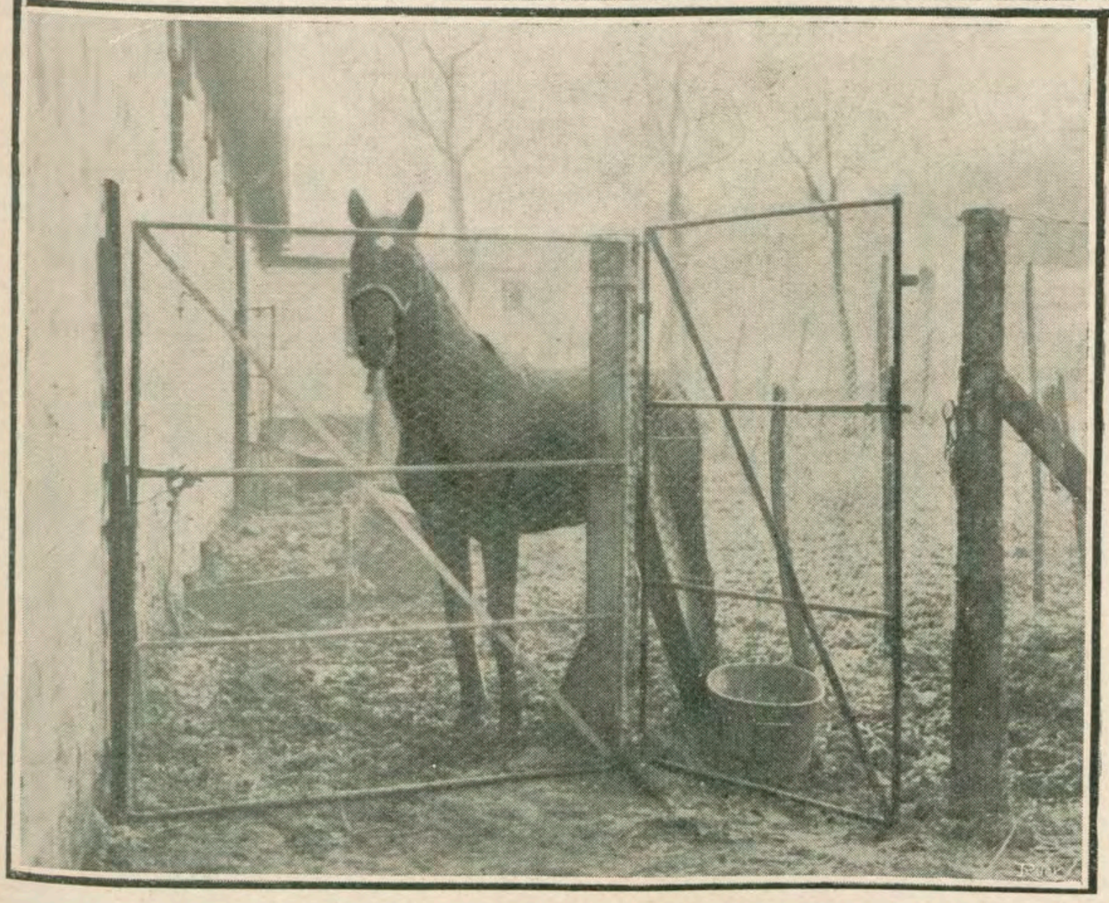
FIORAVANTI.



Parade d'un coup de canne avec un parapluie et rentrée d'un coup de pied de flanc.

Si l'on n'a pas de canne, éviter avec la main un coup de parapluie riposter par un coup de pied de flanc.

L'ÉCURIE LIEUX



Un paddock chez M. Lieux.
Ce ne sont pas les paddocks merveilleux de l'écurie Ed. Blanc !

M. Lieux vient de prendre les deux premières places dans le Grand Prix de Pau.

M. Lieux vient avec Kan, — un cheval retiré de sa vente annuelle à 3.000 francs — de gagner le Grand Prix de Pau — 25.000 francs. — Mais M. Lieux n'avait pas été très heureux pendant le meeting de Nice; néanmoins nous le verrons figurer, cette année encore, en très bonne place parmi les propriétaires gagnants en plat ou en obstacles. En 1904, il était le quatrième de la liste avec 329.185 francs en courses plates, et 110.648 francs en obstacles; en 1905, il est le troisième, avec 481.052 francs en plat et 130.324 en obstacles.

Il est assez rare de voir la casaque marron, écharpe blanche, triompher dans une de nos grandes épreuves classiques du Bois, de Chantilly ou d'Auteuil; M. Lieux se contente des Grands Prix de Province ! Il y a peu de propriétaires sachant aussi bien « utiliser » leur cavalerie ; car c'est un « gérant » de premier ordre que cet excellent M. Lieux.

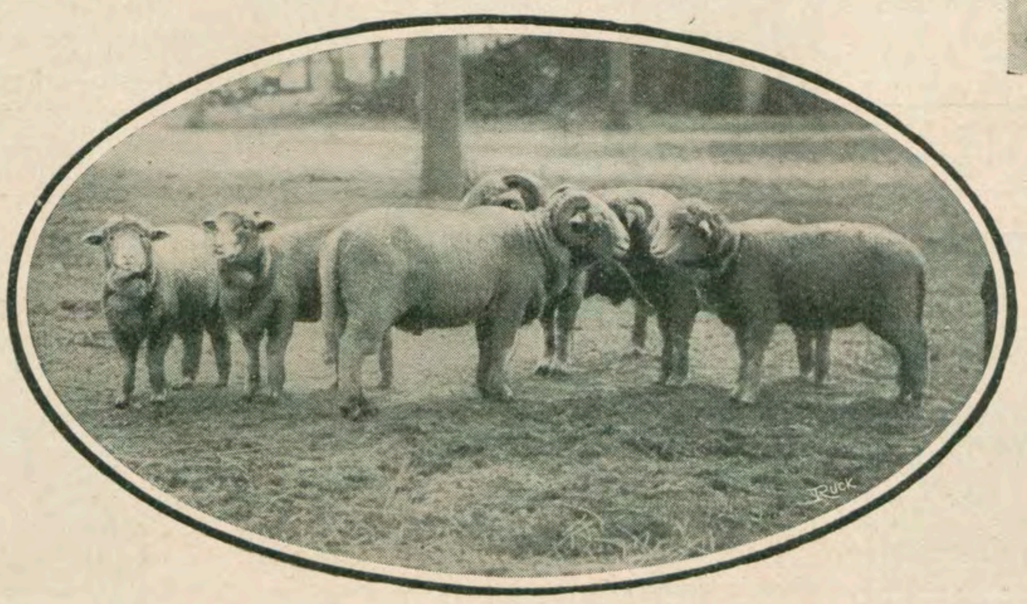
Les pensionnaires de l'écurie Lieux à l'entraînement.
M. Lieux n'aime pas sortir ses chevaux sur les pistes publiques d'entraînement, il a son terrain particulier, très vaste, et personne ne vient le déranger pendant le travail de ses chevaux.

Depuis longtemps déjà, M. Lieux fait courir, il eut des entraîneurs et fut son propre entraîneur, il a ramené des jockeys d'Amérique — Gomez — dressé des jockeys auvergnats — Doux — et chaque année il fait sa vente d'adieu !

L'établissement, l'écurie d'entraînement que possède M. Lieux à Maisons-Laffitte tient du haras, de l'infirmerie vétérinaire, de l'écurie d'entraînement, de la ferme, de l'hacienda ! On y voit des yearlings gambader avec des moutons, des chevaux de prix voisiner avec des claquettes à réclamer. Pour entrer il faut montrer patte blanche, et cependant il ne se passe rien d'extraordinaire derrière ces haies vives qui forment la clôture. M. Lieux connaît les chevaux, il sait les soigner, il a de bonnes méthodes d'hygiène. C'est un malin.

PAUL MÉGNIN.

M. Lieux, propriétaire et entraîneur.
M. Lieux joue sur ses chevaux, et aussi sur ceux des autres : c'est un joueur malin, qui fait chaque année de beaux bénéfices.



Un parc à... moutons.
Aucun coin n'est perdu, dans la vaste propriété de M. Lieux ; les moutons s'engraissent en fumant la prairie.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

AUTOMOBILE

LE MEETING DE FLORIDE

22 janvier. — *Coupe Dewar* (1.609 m.). — Première série : 1. Stanley, 2. Clifford Earp, 3. Fletcher. — Deuxième série : 1. Lancia, 2. Cedrino. — Finale : 1. Stanley, 2. Cedrino, 32 s. 1/5.

Dans la même journée, Stanley couvre sur sa voiture un mille en 31 s. 4/5 et un kilomètre en 19 s. 4/5.

Championnat du mille pour voitures à essence. — Première série : 1. Cedrino, 2. Fletcher. — Deuxième série : 1. Lancia, 2. Clifford Earp. — Finale : 1. Lancia, 2. Fletcher.

23 janvier. — *Course de 5 milles.* — Première série : 1. Lancia, 2. Clifford Earp. — Deuxième série : 1. Stanley, 2. Fletcher. — Finale : 1. Lancia, 2. Fletcher, 3. Mariott (Stanley). Temps : 3 m. 1 s. 1/5.

24 janvier. — *Cinq milles (grosses voitures)* : 1. Clifford Earp, 2. Downey ; Temps : 2 m. 56 s.

Cinq milles (voitures légères) : 1. Cedrino, 2. Holmes : Temps : 3 m. 53 s. 2/5.

25 janvier. — *Coupe Corinthian, championnat des 10 milles* : Première série : 1. Stevens, 2. Hardy. — Deuxième série : 1. Breese, 2. Barron. — Finale : 1. Stevens, 2. Breese ; Temps : 9 m. 28 s.

Le même jour, Mariott couvre 1 mille en 28 s. 1/5 (moyenne à l'heure : 205 k. 500).

26 janvier. — *Course de 10 milles* : 1. Vaughan, 2. Cedrino ; Temps : 7 m.

1 mille (grosses voitures) : 1. Chevrolet, 2. Cedrino, 3. Clifford Earp.

27 janvier. — *Essais sur le kilomètre et le mille* :

	kilomètre	mille
Mariott	18 s. 2/5	28 s. 1/5.
Chevrolet	19 s. 2/5	30 s. 2/5.
C. Earp	21 s. 3/5	37 s. 2/5.
Cedrino	22 s. 4/5	—
Külick	24 s. 4/5	—
Vaughan (voiture légère)	25 s.	40 s. 3/5.

Course de 100 milles : 1. Clifford Earp en 1 h. 15 m. 40 s. 2/5.

29 janvier. — *Championnat des 30 milles pour voitures américaines* : 1. Mariott en 23 m. 18 s. 2/5.

Course de 15 milles : 1. Lancia ; 2. Hilliard.

Essais des 2 milles à la minute : 1. Demongeot en 58 s. 4/5 ; 2. Mariott en 59 s. 3/5.

FOOTBALL RUGBY

Stade Bordelais contre Stade Français. — Le Stade Français (1) bat le Stade Bordelais (1) par 11 points (3 essais, 1 but) à rien.

Le Stade Français (2) bat la section bordelaise (1) par 5 points (1 essai, 1 but) à 3 (1 essai).

FOOTBALL ASSOCIATION

Championnat de Paris (U. S. F. S. A.). — Le Racing-Club de France (1) bat A. S. Française (1) par 9 buts à 2.

BOXE

Le professeur belge Dupont bat le professeur français Legrand par 40 touches à 37.

CROSS-COUNTRY

Le Cross des Sports. — *Coureurs des patronages laïques* : 1. Cazanave, 2. Perret. — *Gymnastes et Sociétés d'instruction militaire* : 1. F. Laurenty, 2. Otthofer. — *Indépendants et divers* : 1. Bidault, 2. Asselin. — *Coureurs de la F. C. A. F.* : 1. Beaufumé, 2. Bessac. — *Coureurs professionnels* (F.A.P.) 1. H. Labry, 2. L. Orphée. — *Patronages affiliés à la F. A. S. P. F.* : 1. A. Pelletier, 2. M. Courbaton. — *Coureurs de l'U S. F. S. A.* : 1. Wattremez, 2. Dumonteil.

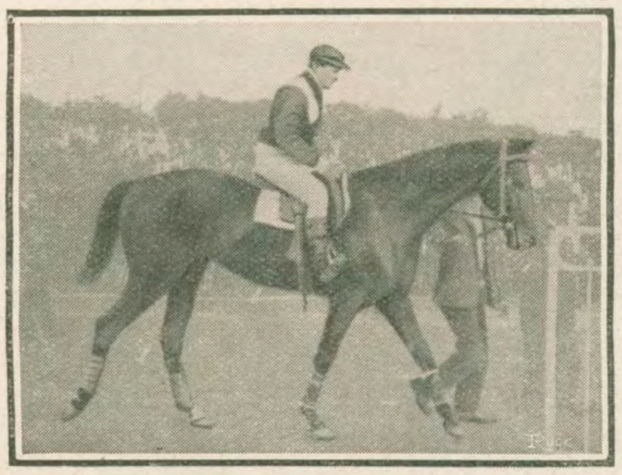
LES BORDELAIS A PARIS

Le Stade Bordelais contre le Stade Français au Parc des Princes.

LES COURSES DE PAU

Pau est la dernière étape pour les sportsmen, avant la rentrée à Paris. Le Grand Prix, cette année, avait été porté à 25.000 francs, l'importance de cette allocation lui a valu un succès.

L'écurie Lieux, qui n'avait pas été très heureuse à Nice, a remporté cette belle épreuve avec Kan, un cinq ans, par Silène et Kilia — Kan, du reste, était



***Kan*, par Silène et Kilia, à M. Lieux, gagnant du Grand Prix de Pau, monté par Doux.**

de tous les concurrents celui qui avait montré la meilleure forme ; il avait gagné dans son année 15.500 francs. — A la vente annuelle de l'écurie Lieux, il avait été retiré à 38.000 francs.

Kan avait fait preuve de sérieuses qualités de steeple-chase au meeting de Nice, il avait triomphé dans le Prix de l'Esterel, fait deat heat avec Violon dans le prix du Littoral, et sans sa chute, il aurait certainement joué un rôle dans l Grand Prix de Nice, où sa compagne d'écurie, Pensa, a fini troisième, derrière Violon II. Kan dans toutes les épreuves qu'il disputa a montré de la vaillance et du courage.

LA LICENCE DE MILTON HENRY

Sur la liste des jockeys ayant obtenu leur licence pour 1906 figure le nom de Milton Henry.

On se souvient que cet excellent jockey avait été frappé de suspension, en même temps que J. Reiff, au mois d'octobre 1902. Depuis lors il n'a guère cessé de monter en Amérique. Plus heureux que son confrère, J. Reiff était rentré en grâce dès le mois d'août 1904. Milton Henry était au service des

Milton Henry, à qui l'on vient de rendre sa licence.

écuries de Rothschild et de Schickler, et il occupait la seconde place sur la liste des jockeys gagnants. Tous les sportsmen se réjouiront de revoir en selle un cavalier de cette valeur.

Milton Henry va signer un engagement avec l'une des écuries pour lesquelles il montait avant le retrait de sa licence.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Vélodrome d'hiver. — *Prix du Conseil municipal* : Les séries ont été gagnées par Schilling, Ingold, Ellegaard, Von den Born, Otto Meyer, et le repêchage par Friol.

Tour de piste (départ lancé) : Bourotte en 21 s. 4/5 ; les 200 m. en 12 s. 4/5.

Course de motocyclettes (5,000 m.) : 1. Pernette, 2. Moreau, 3. Devilly. Temps : 3 m. 26 s.

Course de tandems : 1ers Ellegaard-Van den Born, 2r Rettich-Schwab, 3. Otto Meyer-Ingold.

50 kilomètres avec entraîneurs sans coupe-vent : 1. Parent, 2. Lorgeou, 3. Gunther, 4. Contenet. Temps : 38 m. 26 s.

HOCKEY

Le Racing Club de France (1) bat Paris-Luxembourg Club (1) par 4 buts à 2.

Le Sporting Club U. de France (2) bat le Stade Français (2) par 8 buts à 2.

HIPPISME

Cannes, 30 janvier. — *Prix d'Antibes* (steeple, 3.500 m.) : 1. Pavillon Noir, à M. Dugas (Bouleau) ; 2. Niort, 3. Palmer (6 partants).

Prix de La Napoule (haies, 2.800 m.) 1. La Voleuse à M. Lieux (Doux), 2. La Celle Saint Cloud, 3. Brezonec (8 partants).

Prix des Etendards (steeple militaire, 3.500 m.) 1. Artix à M. Venderheyden (M. Privat de Fressnel), 2. Février, 3. Brin d'Or III (7 partants).

Prix de Monaco (steeple, 4.000 m.) 1. Manne, à M. Dugas (Meunier), 2. Souvenir Impérial, 3. Mandoline III (5 partants).

Pau, 1er février. — *Prix des Tertres* (haies, 3.000 m.) : 1. Péterhof II, à M. Darbon (Cunliffe), 2. Barber's Pole, 3. Duc du Maine (11 partants).

Prix de la Société des Steeple-chase de France (steeple, 3.400 m.) : 1. Argentine à M. Dutton (Fr. Monk) 2. Grace Darling, 3. Laisser Courre (7 partants).

Grand-prix de Pau (steeple, 4.300 m.) : 1. Kan, à M. Lieux (Doux), 2. Pensa, 3. Cymbalier (16 partants).

Prix de la Forêt (gentlemen, haies, 3,000 m.) : 1. Taidonn, à M. Thiébaux (marquis de Saint-Sauveur), 2. Attila, 3. Villageois (10 partants).

Pau, 4 février. — *Prix du Gave* (steeple, 3 600 m.) : 1. Ariette à M. de Lassence (Harris), 2. Aulan, 3. Yedo II (5 partants).

Prix du Belvédère (haies, 2.800 m.) : 1. Duc du Maine, à M. Thiébaux (H. Holt), 2. Fosco, 3. Barber's Pole (8 partants).

Prix des Drags (gentlemen et jockeys, steeple, 2.800 m.) : 1. Kruger à M. le comte G. de Chérisey, (L. Bariller), 2. Cherry Ripe, 3. Phiné (8 partants).

Prix de la Pelouse (haies, 3.000 m.) : 1. Joliac à M. Guestier (Boirie), 2. Pensa, 3. Fleur d'avril (21 partants).

Vincennes, 4 février (trot). — *Prix du Retour* (trot monté, 2.400 m.) : 1. Citronade, à M. Lallouet (Lallouet fils), 2. Cordélia. 3. Chaleur (6 partants).

Prix de Servon (trot attelé, 2.800 m.) : 1. Incrédule, à M. Abel (Choisselet), 2. Cressevenilles, 3. Dame Noire (6 partants).

Prix de Limeil (trot attelé, 2.400 m.) : 1. Aïda, à M. G. Compa (Demorissi), 2. Bonneville, 3. Adorée (10 partants).

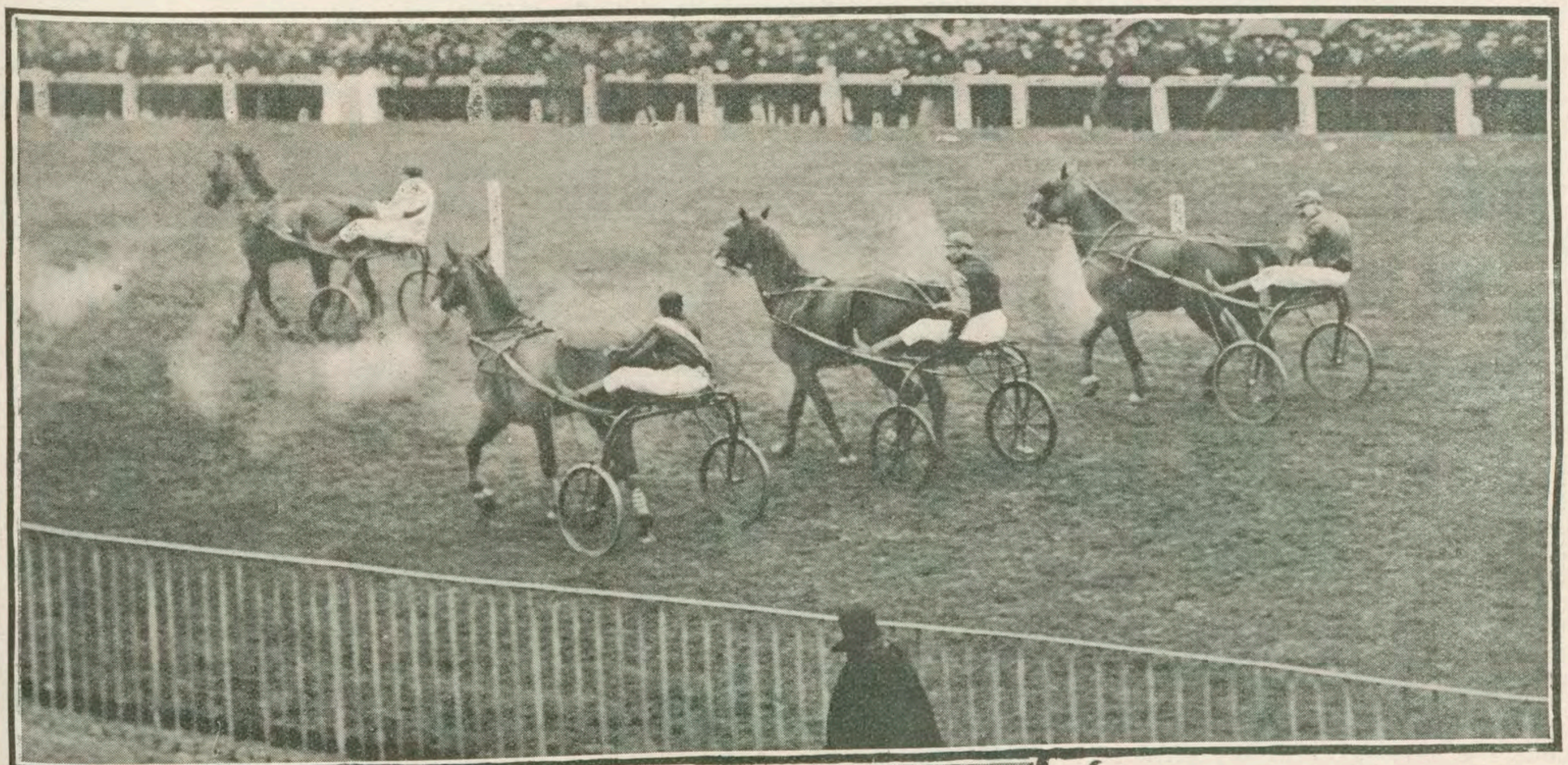
Prix de Boissy (trot monté, 2.800 m.) : 1. Batavia, à M. Th. Lallouet (Métivier), 2. Bamboula, 3. Bursardine (6 partants).

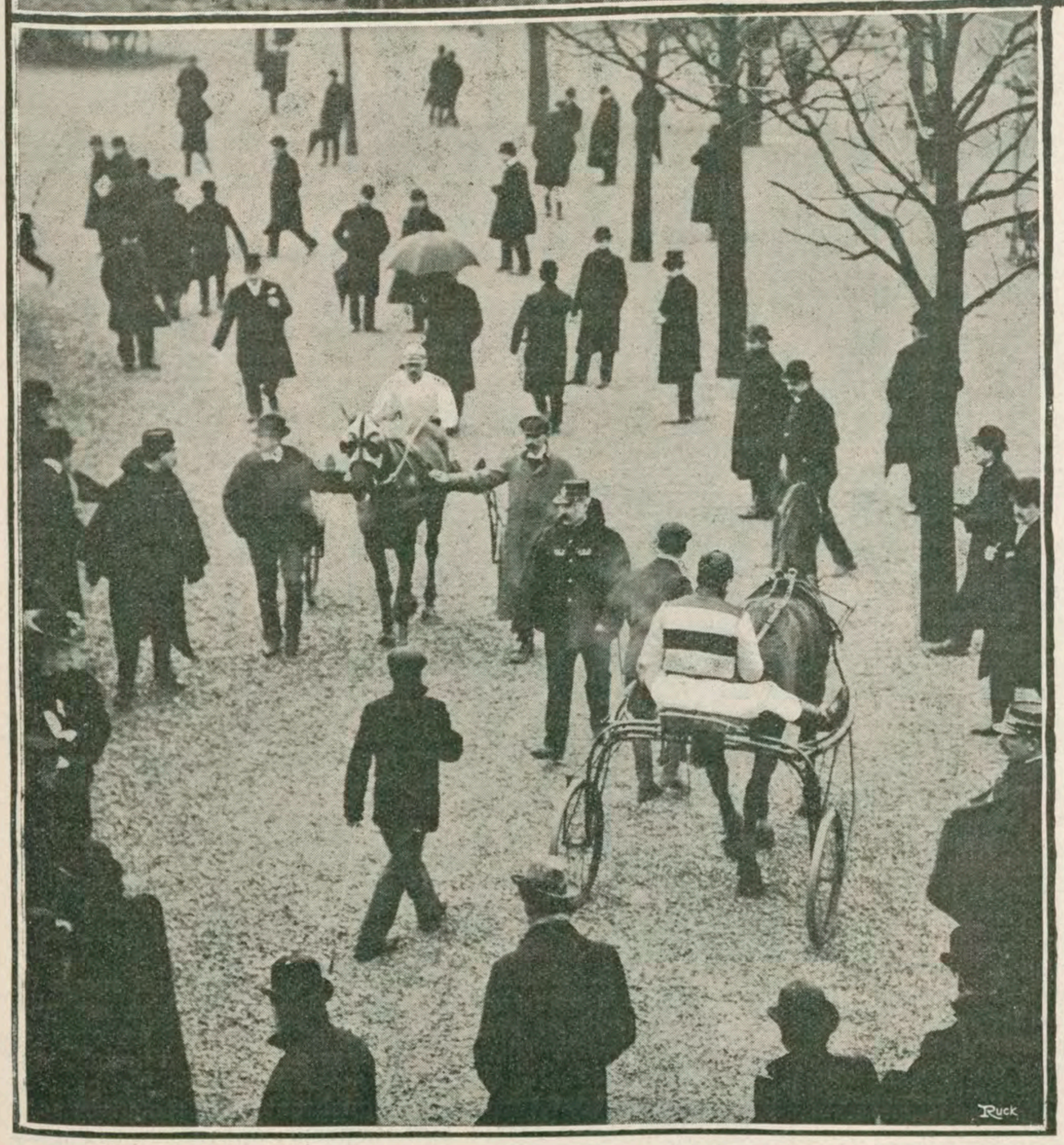
Prix de Verneuil (trot attelé, 2.400 m.) : 1. Charles Angot, à M. Th. Lallouet (Lelièvre), 2. Gentille, 3. Bonneville (10 partants).

LES LILLOIS A REIMS

L'équipe de l'Olympique Club Lillois, gagnante du match avec le Stade Rémois.

LES COURSES AU TROT EN HIVER





Le Prix de Limeil, au trot attelé (2.000 fr. — 2.400 m.). — La rentrée des chevaux, après la course.

Epreuve gagnée par Aïda, par Képi et Ida, à M. G. Compa. Les 2.400 mètres ont été couverts par Aïda en 4 m. 50 s., soit le kilomètre en 1 m. 42 s. 1/11.

La cause des courses d'hiver est gagnée : malgré le mauvais temps, le très mauvais temps, il y eut, dimanche, sur l'hippodrome de Joinville, une très nombreuse assistance; les propriétaires de trotteurs paraissaient très satisfaits, le public parisien, privé de son sport favori depuis sept semaines, l'était également; et le Comité du Demi-Sang a pu reconnaître que ses craintes n'étaient pas fondées.

Bien que l'annonce de ces réunions d'hiver eût été très tardive, les trotteurs se sont tous présentés dans une excellente condition, prin-également les représentants de l'écurie Lallouet. M. Lallouet, du reste, s'était montré depuis longtemps grand partisan de ces réunions hivernales, il ne pouvait pas moins faire que d'amener des chevaux prêts. Ses couleurs ont, en effet, triomphé dans trois épreuves sur six.

Les vitesses enregistrées ont été relativement bonnes, car la piste était réellement mauvaise. Un seul gagnant a trotté en moins de 1'40" : Batavia, par Sébastopol et Gérance, à M. Lallouet, montée par le bon jockey Métivier, qui a gagné le prix de Boissy — 2.800 mètres, en trottant le kilomètre en 1'39" 11/20. Charles Angot, un Fuschia, au même M. Lallouet, a trotté en 1'41" 2/3 drivé par Lelièvre, dans le Prix de Verneuil. Cette épreuve a été certainement la plus intéressante de la journée : la lutte à l'arrivée a été très chaude, et il a fallu toute l'énergie désespérée de Lelièvre pour conserver sur le poteau une encolure sur Gentille, à M. de Wagières. Bonne arrivée également dans l'épreuve d'ouverture, le Prix du Retour, où Citronade, par Sébastopol et Mandarine II, à M. Lallouet, montée par M. Lallouet fils, a pris la première place à 1/3 de seconde devant Cordélia, à M. Moulence, montée par Deschamps. Certainement c'est le cavalier qui a triomphé : M. Lallouet fils est le meilleur de nos jockeys de trot, montrant toujours beaucoup de science et beaucoup d'énergie dans la lutte finale.

F. P.

Le Prix de Servon au trot attelé (2.000 fr. — 2.800 m.). — La rentrée aux balances des chevaux placés.

Epreuve gagnée par Incrédule, par Azur et Isidora, à M. Abel, drivé par Choissellet. Les 2.800 mètres ont été couverts en 4 m. 50 s., soit le kilomètre en 1 m. 46 s. 3/16.

LES CRACKS DE 1906 : BLUE FLY

Par Maurice LA RIVIERRE

Blue Fly est vraisemblablement le meilleur représentant de son écurie. Renouvellera-t-elle à Epsom l'exploit, maintenant trentenaire d'Enguerrande et de Cornélia ?

Blue Fly, j. al., 3 ans, par Flying Fox et Bluette, à M. Edmond Blanc.

Blue Fly, quoique appartenant depuis sa très tendre enfance à M. Edmond Blanc, ne provient pas de l'élevage de Jardy. Sa mère, Bluette, est toujours la propriété de M. Dousdebès, qui l'avait acquise pour 7.100 francs à la vente après décès du regretté M. Delâtre, en novembre 1892, c'est-à-dire quelques mois après qu'elle avait mis au monde le produit qui suffirait à lui assurer pour toujours la célébrité : Omnium II. Bluette, née en 1886, au haras des Rothschild, à Meautry, avait appartenu au comte de Clermont-Tonnerre et à M. Dervillé, avant d'entrer au haras de Saint-Pair-du-Mont. Fille de Wellingtonia et de Blue Serge, par Hermit (cette dernière apparentée de très près à la mère d'Insulaire), Bluette avait comme premier produit, avec Bader Minstrel, La Régente, qui, à son tour, devait donner, avec Martin Pêcheur, Résidant. M. Delâtre livrait ensuite Bluette à Upas, inaugurant ainsi la combinaison des sangs de Dollar, Wellingtonia et Hermit, qui devait se révéler comme une des plus régulièrement heureuses dans l'élevage français de la fin du XIXe siècle. C'est, en effet, de la même combinaison que proviennent Chéri, Ginette et nombre d'autres animaux de mérite réel dans les modèles les plus divers.

Chez M. Dousdebès, Bluette donnait, avec Le Destrier, Bérénice, une grande et belle pouliche qui a couru non sans honneur sous les couleurs de M. Menier, puis, avec Trajan, Bordenix, plus grand encore, mais moins beau et moins bon, certes, que sa sœur aînée, et Bluterie. Cette dernière a été conservée comme poulinière par M. Dousdebès, ainsi que Blanche de Castille (par Madcap), dont la carrière est encore trop récente pour avoir besoin d'être rappelée ici.

En 1901, Bluette était saillie par Flying Fox. C'était, en somme, le retour au croisement qui avait si merveilleusement réussi une première fois, Dollar étant toutefois remplacé par son père, The Flying Dutchman, dans l'ascendance de Flying Fox. Mais Bluette, cette année-là, demeurait vide. La même alliance était tentée une seconde fois, et avec succès : M. Edmond Blanc s'était réservé, moyennant une assez grosse somme, une option sur le produit à venir; il usait effectivement de ce droit après la naissance de Blue Fly et il n'aura pas, on peut en être déjà plus que certain, à s'en repentir.

Ses débuts. Blue Fly a débuté, à l'exemple de Semendria, La Camargo et autres futurs grands vainqueurs, dans le Prix de Sablonville, réservé, comme on sait, aux animaux n'ayant point couru jusqu'au moment de l'épreuve. Son aspect, dans le paddock, a fait sensation : toutefois, elle semblait, ce jour-là, un peu haute sur jambes, un peu enlevée, et l'on pouvait craindre qu'elle ne dût hériter des défauts tout autant que des qualités de sa famille maternelle; on pouvait se demander si son grand mécanisme, évidemment puissant, mais décousu, lui assurerait l'avantage sur des animaux de conformation toute différente, tels que Constance, la demi-sœur de Crédence II, et surtout Novio, un charmant petit poulain d'Ayrshire et d'une poulinière récemment importée, bien soudé, sans manquer cependant de longueur dans sa taille plutôt restreinte, mais surtout plein de vie et de race. Ces trois concurrents figuraient seuls dans la course. Encore, Constance ne donnait-elle jamais l'impression qu'elle menaçait les deux autres sérieusement, et, en fin de compte, Novio battait d'une tête seulement, mais avec beaucoup de sûreté, de facilité même, après une de ces arrivées qui sont bien dans le style de son jockey, Cormack, la fille de Flying Fox. De cette épreuve on pouvait, on devait même conclure à une assez grande supériorité — pour l'instant, sinon pour l'avenir — du poulain sur la pouliche.

Novio n'a plus reparu. Blue Fly se présentait au contraire contre Prestige dans le Grand Critérium, et la transformation que l'on pouvait constater chez elle en ce bref espace d'une semaine était véritablement peu ordinaire. Cependant, la fortune du turf ne devait pas, encore ce jour-là, lui être complètement favorable : la course d'abord s'était très bien dessinée pour elle, tandis que Prestige, mal parti, puis à moitié tombé sur les genoux au moment où, dans la descente, il cherchait à rejoindre ses troisad versaires, était, peut-être encore gêné à l'entrée de la ligne droite par Quinconce fléchissant, à bout de souffle. Mais le fils du Pompon rejoignait devant le pavillon la fille de Flying Fox et, après une lutte très vive, l'emportait assez nettement d'une encolure. Quinconce finissait désemparé, à cinq longueurs derrière eux; un demi-frère de Blue Fly, Sly Fox, vainqueur du Triennal, n'avait jamais paru pouvoir se mettre dans la chasse, et si la ligne fournie ainsi par lui était exacte, la pouliche de M. Blanc devait être immensément supérieure à deux autres filles du sultan de Jardy, mais appartenant à des écuries étrangères, Flying Star et Reine Juana, que le poulain avait battues sans beaucoup de peine.

Sa première victoire. Cette déduction se trouvait d'ailleurs pleinement confirmée lors de la troisième tentative de Blue Fly, qui se terminait par une victoire. Blue Fly se détachait peu à peu, mais avec une aisance de plus en plus caractéristique, du lot, probablement médiocre, qui était venu lui disputer le Critérium International; le meilleur, assurément, de ses concurrents, Gamaliel, avait paru tout à fait désorienté au lever des rubans et n'avait commencé à galoper réellement qu'au bout de quatre cents mètres ; il avait refait alors beaucoup de terrain, mais sans inquiéter à aucun moment Blue Fly, qui conservait en passant tranquillement le poteau deux longueurs et demie d'avance; le poulain gris précédait de deux longueurs Reine Juana.

Blue Fly doit, suivant toutes probabilités, s'améliorer encore de sa deuxième à sa troisième année et peut prétendre aux plus grands honneurs en France et en Angleterre. Elle est engagée dans le Derby de Chantilly et dans les Oaks d'Epsom, qui réservent peut-être à M. Edmond Blanc ce succès dans les épreuves classiques d'Angleterre en vue duquel toutes ses tentatives sont jusqu'ici demeurées vaines. L'amour propre individuel et national serait même intéressé à ce que l'on ménageât autant que possible les forces de la sœur d'Omnium pour lui permettre de renouveler enfin l'exploit déjà si lointain d'Enguerrande et de Cornélia.

MAURICE LA RIVIERRE.

Le nettoyage de la canardière.
Les canardières sont de véritables canons légers ; certaines se chargent par la culasse, d'autres par la bouche.

LA CHASSE A LA CANARDIÈRE

Les vieux chasseurs préfèrent les canardières se chargeant par la bouche ✐ Les canardières se chargeant par la culasse sont d'un maniement plus délicat ; elles demandent plus de soins ✐ ✐

Les canardières sont de deux sortes : celles se chargeant par la culasse et celles se chargeant par la bouche. Les premières sont préférables aux secondes, parce qu'elles présentent les mêmes conditions de légèreté, de solidité et de longue portée. Les canardières se chargeant par la culasse sont, à très peu d'exceptions près, pesantes et très coûteuses, autant que disgracieuses et portant mal le coup. Elles se chargent très vite en comparaison du temps qu'exigent les canardières à baguettes ; mais il faut se rappeler que la rapidité du chargement pour une arme dont on ne tire que trois ou quatre coups au plus dans un jour, n'est point un grand avantage, tandis que le poids est un inconvénient que tous les chasseurs de sauvagine reprochent aux canardières.

Les canardières se chargeant par la bouche sont bon marché, commodes et simples : elles ne se dérangent pas facilement, supportent bien les plus dures fatigues et ne craignent pas les chocs. Celles se chargeant par l'arrière ont habituellement un mécanisme plus compliqué et demandent des soins minutieux.

Dans la chasse du gibier de terre, il faut qu'un fusil soit continuellement chargé et prêt, pour que le tireur puisse s'en servir toutes le fois que l'occasion se présente, et dès que l'on a fait feu, il faut le recharger sans tarder, de façon à ne pas laisser passer une chance de tirer une pièce. Dans la chasse du gibier d'eau, les coups de feu sont rares, espacés, médités ; on voit les occasions et on se prépare longtemps à l'avance, et après avoir tiré, il n'y a aucune nécessité à recharger rapidement.

Ceci n'est point pour déprécier les canardières se chargeant par la culasse, mais bien pour montrer que les anciennes canardières se chargeant par la bouche sont assez bonnes pour qu'on puisse tirer du gibier avec elles et pour engager tous les tireurs à faire usage d'une bonne arme se chargeant par la bouche plutôt que d'une mauvaise arme se chargeant par la culasse.

Cet oiseau rare, une bonne canardière se chargeant par l'arrière, en un mot, celle qui réunit toutes les qualités exigées pour la chasse de gibier d'eau, est, à cause de sa facilité de chargement, supérieure à celle se chargeant par la bouche, mais elle ne l'est en rien autre chose.

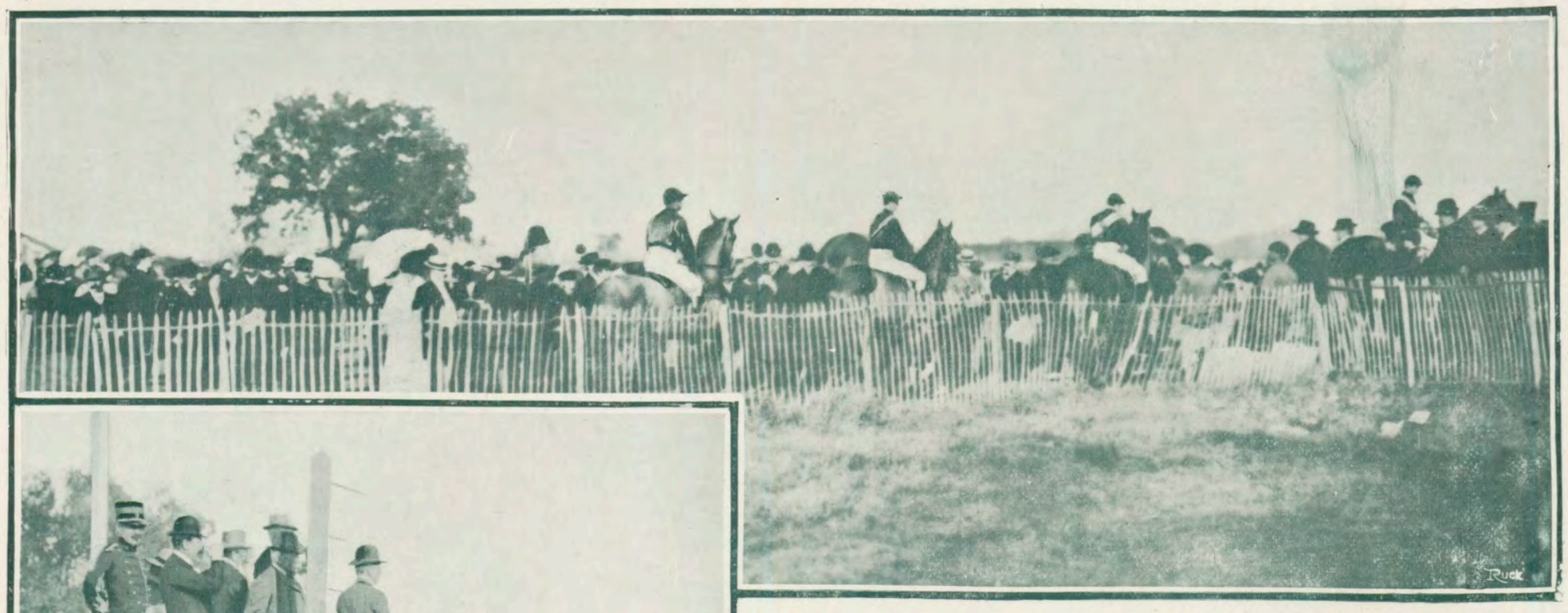
Les canardières se chargeant par la bouche ne passeront jamais de mode, surtout pour les chasseurs de sauvagine de profession, car elles sont légères, simples, justes et ne se détraquent pas facilement.

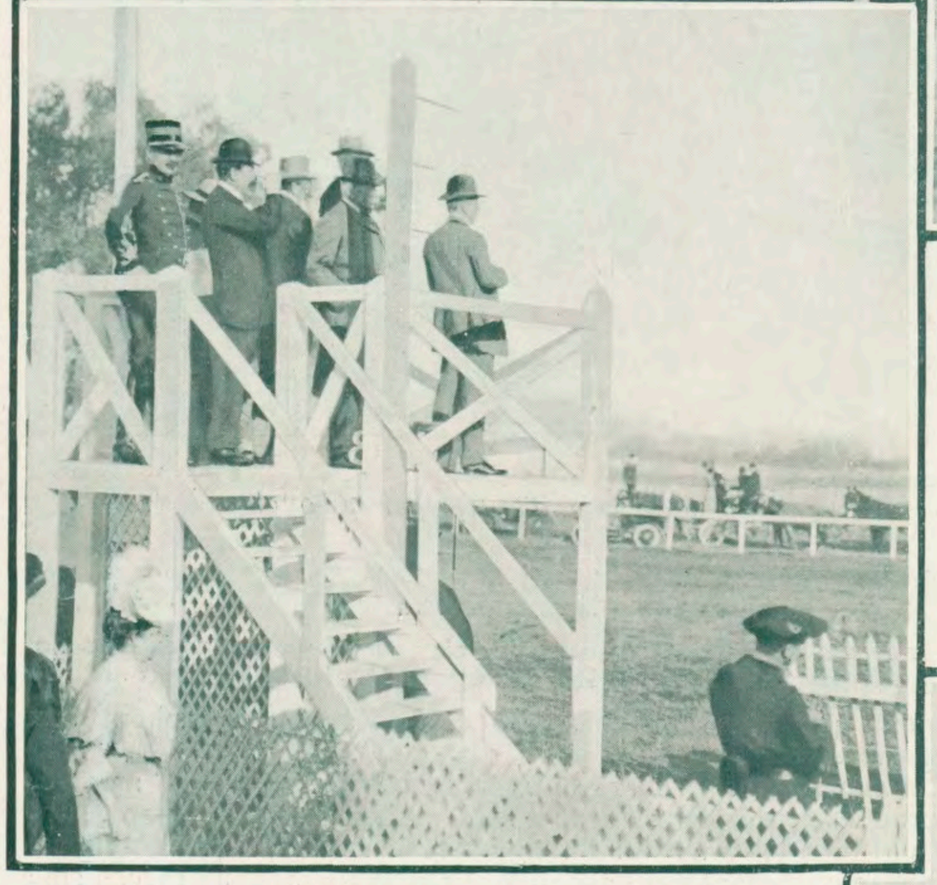
SIR ROLPH PAYNE GALLWAY.

L'installation d'une hutte.
Les amateurs de chasse à la sauvagine installent des huttes qui sont de luxueuses habitations.

Une canardière nouveau modèle.
C'est une arme de luxe très pratique, mais très coûteuse.

LES COURSES DE CANNES





La tribune du jury, à Cannes.
Juge et Comité sont réunis sur la tribune. A côté du prince Galitzine est M. Capron, maire de Cannes.

L'HIPPODROME de la Napoule bénéficie toujours du succès du meeting niçois. A Cannes, c'est plus intime, mais tout aussi élégant, plus élégant même peut-être ; et comme la Société des courses ne recule devant aucun sacrifice pour attirer les chevaux venus en déplacement dans le Midi, nous avons toujours, quand le temps est beau — et il le fut — des courses intéressantes devant un public de choix.

Les obstacles de Cannes sont durs, — comme, du reste, tous les obstacles dans le Midi, et on peut dire que les chevaux qui ont gagné sont de bons chevaux.

La sortie des chevaux.
Si le public, à Cannes, est aussi élégant qu'au Bois de Boulogne ou à Auteuil, l'installation est plutôt rudimentaire.

Le succès, à Cannes, a été pour MM. Dugas, Fishoff et Lieux, qui ont chacun gagné deux épreuves. Les couleurs de M. Dugas ont triomphé dans le Prix de Monaco, avec Manne — une vieille connaissance d'Auteuil — qui gagna, l'an dernier, plusieurs courses de haies ou steeple dans le Midi ou à Lyon, et un Prix à réclamer, avec Pavillon Noir, qui battit, l'an dernier, Fitz Omnium. M. Fishoff gagna un Prix à réclamer, avec Niort et son entraîneur W. Davis; le Prix de Monte-Carlo, avec Trinquetone, autrefois à M. Lieux. Quant à cet excellent M. Lieux, il s'adjugea le Prix de la Napoule, avec La Voleuse; la seconde place du Prix de la Croisette, avec Rolling Rool; la seconde place du Prix de la Ville de Cannes, avec Pilocarpia; la seconde place du Prix de Monte-Carlo, avec Chilpéric.

Le saut du mur en pierres.
L'obstacle est assez élevé, aussi bien des chevaux ont démoli la crête en terre du mur. Manne, *à M. Dugas, gagnant du Prix de Monaco (steeple chase handicap).*

Les militaries ont été menés très rondement — à la hussarde — et, fait assez curieux, dans la première et la deuxième série, la seconde place fut, à chaque épreuve, pour un Février II. F. P.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

L'AUTEUR de l'article du *Magasin Pittoresque*, paru en 1837, dont nous avons entretenu déjà nos lecteurs, s'exprime ainsi en ce qui touche le peu de dispositions de ses contemporains à s'instruire des détails de la locomotion alors nouvelle :

« On arrive : on descend. Le groupe du wagon chemine, sans se séparer, jusqu'à la locomotive. Là un jeune garçon d'environ douze ans s'arrête et, montrant du doigt la machine, demande à son père : « Comment il se fait que « cela, qui ne vit pas » « puisse avancer tout seul ainsi qu'un cheval, et en- « traîner si vite tant de voitures? » « Le père fit l'aveu de son ignorance, et proposa la question de son fils à ses voisins; mais ceux-ci se hâtèrent de s'éloigner; évidemment ils auraient été fort embarrassés pour répondre. Il est assez triste de penser que, parmi les milliers de personnes qui font chaque jour le trajet de Paris à Saint-Germain, une vingtaine au plus peut-être ont pris la peine d'étudier le mystère du mouvement qui les emporte, et sont en état d'en parler avec quelque clarté. Certes, ce ne serait pas avec une pareille indifférence que la France parviendrait à surpasser ses voisins dans les sciences d'application mécanique. »

Avons-nous fait, à l'heure actuelle, de très grands progrès dans cette voie ?

Pour la plupart des gens qui montent en chemin de fer, la somme de leurs connaissances spéciales se résume à savoir que le train est remorqué par une machine à vapeur.

C'est peu, mais cela leur suffit.

De même, en ce qui concerne l'automobile, beaucoup de gens d'un degré d'instruction, même supérieur, ne trouvent pas de définition plus exacte que celle-ci ; c'est une « voiture à pétrole ».

Est-ce que le désir de s'instruire s'est développé à notre époque, ou plus simplement que le sentiment naturel de curiosité qui sommeille au fond de tout humain s'est affiné ?

Toujours est-il que si, d'une façon générale, la masse du public est encore très imparfaitement initiée aux « mystères » de l'automobile, du moins les grands traits de la question sont-ils plus généralement « saisis » et plus volontiers « étudiés ».

Ajoutons, et c'est par là que nous devons logiquement terminer ici, que les fabricants qui n'ont pas seulement en vue l'heure présente, mais qui combattent pour le triomphe absolu et définitif de l'automobile, prêchent eux-mêmes d'exemple et « cherchent à instruire le consommateur. »

C'est ce que nous-mêmes ne cessons de faire dans ces Bulletins depuis bien près de cinq années. C'est ce que nous nous efforçons de réaliser par notre Guide Michelin, nos diverses notices, etc., etc.

Et c'est aussi pourquoi nous ne cessons de répéter à nos fidèles lecteurs : Dites-nous ce qui vous échappe encore dans les explications que nous vous donnons, dites-nous ce que vous voudriez savoir, dites-nous ce que vous pensez que nous devrions faire pour vous être « encore plus utiles ».

MICHELIN.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. Le Gérant : JARRIGE.